COMMISSION INTERNATIONALE
DE
NAVIGATION AÉRIENNE

INTERNATIONAL COMMISSION
FOR
AIR NAVIGATION

CONVENTION
PORTANT REGLEMENTATION DE LA NAVIGATION AÉRIENNE
EN DATE DU 13 OCTOBRE 1919

CONVENTION
RELATING TO THE REGULATION OF AERIAL NAVIGATION
DATED 13th OCTOBER 1919

CONVENZIONE
PER IL REGOLAMENTO DELLA NAVIGAZIONE AEREA
IN DATA DEL 13 OTTOBRE 1919

Novembre 1930

November 1930

NOTE

La Convention portant réglementation de la navigation aérienne en date à Paris du 13 octobre 1919 est entrée en vigueur le 11 juillet 1922, pour quatorze des Etats signataires et pour la Perse qui avait auparavant notifié son adhésion.

Depuis cette date, la Convention a été ratifiée par l'Italie, la Tchécoslovaquie, la Roumanie, l'Uruguay et la Pologne.

La Bulgarie, le Chili, le Territoire de la Sarre, la Suède, le Danemark, Panama et les Pays-Bas y ont adhéré.

La Bolivie l'a dénoncée à la date du 30 août 1924.

Au total, la Convention aérienne est actuellement en vigueur pour les vingt-sept États suivants :

1. Australie.
2. Belgique.
3. Bulgarie.
4. Canada.
5. Chili.
6. Danemark.
7. France.
8. Grande-Bretagne et Irlande septentrionale.
9. Grèce.
10. Inde.
11. Irlande (Etat libre d').
12. Italie.
13. Japon .
14. Nouvelle-Zélande.
15. Panama.
16. Pays-Bas.
17. Perse.
18. Pologne.
19. Portugal.
20. Roumanie.
21. Sarre (Territoire de la).
22. Siam:
23. Suède.
24. Tchécoslovaquie.
25. Union Sud-Africaine.
26. Uruguay.
27. Yougo-Slavie

La Commission Internationale de Navigation Aérienne (C. I. N. A.) est composée des représentants de ces vingt-sept Etats. Ses attributions sont fixées par l'article 34 de la Convention.

Conformément à cet article, la Commission a été instituée le 11 juillet 1922 et a depuis lors tenu dix-huit sessions :

1. Paris, Juillet 1922.
2. Londres, Octobre 1922.
3. Bruxelles, Février 1923.
4. Londres, Juin 1923.
5. Rome, Octobre 1923.
6. Paris, Mars 1924.
7. Paris, Octobre 1924.
8. Londres, Avril 1925.
9. Bruxelles, Octobre 1925.
10. Ambassade du Japon a Paris, Mai 1926.
11. Paris, Novembre 1926.
12. Londres, Avril 1927.
13. Rome, Octobre 1927.
14. Genève, Juin 1928.
15. Bruxelles, Mars 1929.
16. (Extraordinaire) Paris, Juin 1929.
17. Paris, Décembre 1929.
18. Anvers, Juin 1930.

Le siège de la Commission et de son Secrétariat permanent a été fixé à Paris, 15 *bis* rue Georges-Bizet.

NOTE

The Convention relating to the regulation of aerial navigation dated in Paris the 13th of October 1919 came into force on the 11th of July 1922, in respect of fourteen of the signatory States, and of Persia, which had previously notified its adhesion.

Since the last mentioned date, the Convention has been ratified by Italy, Czechoslovakia, Roumania, Uruguay and Poland.

Bulgaria, Chile, Saar Territory, Sweden, Denmark, Panama and the Netherlands have adhered to it.

Bolivia denounced it as of the 30th of August 1924.

In all, the Air Convention is now in force for the following twenty-seven States :

1. Australia.
2. Belgium.
3. Bulgaria.
4. Canada.
5. Chile.
6. Denmark.
7. France.
8. Great Britain and Northern Ireland.
9. Greece.
10. India.
11. Irish Free State.
12. Italy.
13. Japan.
14. New Zealand.
15. Panama
16. Netherlands.
17. Persia.
18. Poland.
19. Portugal.
20. Roumania.
21. Saar Territory.
22. Siam.
23. Sweden.
24. Czechoslovakia.
25. Union of South Africa.
26. Uruguay.
27. Yugo-Slavia.

The International Commission for Air Navigation (I. C. A. N.) is composed of the representatives of these twenty-seven States. Its duties are fixed by Article 34 of the Convention.

In accordance with that Article, the Commission was instituted on the 11th of July 1922 and since then has held eighteen sessions :

1. Paris, July 1922.
2. London, October 1922.
3. Brussels, February 1923.
4. London, June 1923.
5. Rome, October 1923.
6. Paris, March 1924.
7. Paris, October 1924.
8. London, April 1925.
9. Brussels, October 1925.
10. Japanese Embassy in Paris, May 1926.
11. Paris, November 1926.
12. London, April 1927.
13. Rome, October 1927.
14. Geneva, June 1928.
15. Brussels, March 1929.
16. (Extraordinary) Paris, June 1929.
17. Paris, December 1929.
18. Antwerp, June 1930.

The seat of the Commission and of its permanent Secretariat has been fixed at Paris, 15 *bis* rue Georges-Bizet.

CONVENTION

PORTANT RÉGLEMENTATION DE LA NAVIGATION AÉRIENNE EN DATE DU 13 OCTOBRE 1919

Texte corrigé (1)

CONVENTION

RELATING TO THE REGULATION OF AERIAL NAVIGATION DATED 13TH OCTOBER 1919

Corrected text (2)

CONVENZIONE

PER IL REGOLAMENTO DELLA NAVIGAZIONE AERA IN DATA DEL 13 OTTOBRE 1919

Testo corretto (3)

CHAPITRE PREMIER

PRINCIPES GÉNÉRAUX

ARTICLE PREMIER. — Les Hautes Parties Contractantes reconnaissent que chaque Puissance a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire.

Au sens de la présente Convention, le territoire d'un État sera entendu comme comprenant le territoire national métropolitain et colonial, ensemble les eaux territoriales adjacentes à ce territoire.

ART. 2. — Chaque État contractant s'engage à accorder en temps de paix, aux aéronefs des autres États *contractants*, la liberté de passage inoffensif au-dessus de son territoire, pourvu que les conditions établies dans la présente Convention soient observées.

Les règles établies par un État contractant pour l'admission sur son territoire, des aéronefs ressortissant aux autres États contractants, doivent être appliquées sans distinction de nationalité.

ART. 3. — Chaque État contractant a le droit d'interdire pour raison d'ordre militaire ou dans l'intérêt de la sécurité publique, aux aéronefs ressortissant aux autres États contractants, sous les peines prévues par sa

CHAPTER I

GENERAL PRINCIPLES

ARTICLE I. — The High contracting Parties recognise that every Power has complete and exclusive sovereignty over the air space above its territory.

For the purpose of the present Convention the territory of a State shall be understood as including the national territory, both that of the mother country and of the colonies, and the territorial waters adjacent thereto.

ART. 2. — Each contracting State undertakes in time of peace to accord freedom of innocent passage above its territory to the aircraft of the other contracting States, provided that the conditions laid down in the present Convention are observed.

Regulations made by a contracting State as to the admission over its territory of the aircraft of the other contracting States shall be applied without distinction of nationality.

ART. 3. — Each contracting State is entitled for military reasons or in the interest of public safety to prohibit the aircraft of the other contracting States, under the penalties *provided* by its legislation and subject to

CAPITOLO I

PRINCIPI GENERALI

ART. 1. — Le Alte Parti contraenti riconoscono che ogni Potenza ha la sovranità piena ed esclusiva sullo spazio atmosferico al disopra del suo territorio e delle sue acque territoriali.

Ai sensi della presente convenzione, per territorio d'uno Stato s'intenderà il territorio nazionale metropolitano e coloniale, unitamente alle sue acque territoriali.

ART. 2. — Ogni Stato contraente si obbliga a concedere, in tempo di pace, la libertà di passaggio inoffensivo, al disopra del proprio territorio, agli aeromobili degli altri Stati contraenti, purchè siano osservate le condizioni stabilite nella presente convenzione.

Le regole stabilite da uno degli Stati contraenti per l'ammissione sul suo territorio degli aeromobili degli altri Stati contraenti, devono essere applicate senza distinzione di nazionalità.

ART. 3. — Ogni Stato contraente ha il diritto di vietare, per ragioni d'ordine militare o nell'interesse della sicurezza pubblica, il volo al disopra di determinate zone del suo territorio agli aeromobili degli altri Stati

---

(1) NOTE DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL. — CE TEXTE COMPORTE TOUTES LES MODIFICATIONS (EN CARACTÈRES ITALIQUES) APPORTÉES PAR LA COMMISSION INTERNATIONALE DE NAVIGATION AÉRIENNE AU TEXTE ORIGINAL DU 13 OCTOBRE 1919, Y COMPRIS CELLES QUI ONT ÉTÉ ADOPTÉES AU COURS DE LA DIX-HUITIÈME SESSION (ANVERS, JUIN 1930) PAR LES RÉSOLUTIONS Nos 513, 516, 518, 521, 524 ET 530 REPRODUITES AU BULLETIN OFFICIEL No 18 ET QUI N'ENTRERONT EN VIGUEUR QU'A LA DATE DU 1er AVRIL 1931.

DES NOTES RENVOIENT, QUAND IL Y A LIEU, LE LECTEUR A DES TEXTES COMPLÉMENTAIRES.

DANS CES NOTES, LE SIGNE ◆ EN FACE D'UNE RÉSOLUTION INDIQUE QUE CETTE RÉSOLUTION FIGURE DANS LA LISTE DE "RÉSOLUTIONS ET RÈGLEMENTS ADOPTÉS PAR LA COMMISSION INTERNATIONALE DE NAVIGATION AÉRIENNE" INSÉRÉE IN FINE A LA SUITE DES ANNEXES A LA CONVENTION.

(2) NOTE BY THE GENERAL SECRETARY. — THIS TEXT CONTAINS ALL THE MODIFICATIONS (IN ITALICS) MADE BY THE INTERNATIONAL COMMISSION FOR AIR NAVIGATION IN THE ORIGINAL TEXT OF THE 13TH OCTOBER 1919, INCLUDING THOSE ADOPTED AT THE EIGHTEENTH SESSION (ANTWERP, JUNE 1930) BY RESOLUTIONS Nos. 513, 516, 518, 521, 524 AND 530 REPRODUCED IN OFFICIAL BULLETIN No. 18 AND WHICH WILL NOT COME INTO FORCE UNTIL THE 1st APRIL 1931.

THE READER IS REFERRED BY NOTES TO COMPLEMENTARY TEXTS, WHEN NECESSARY.

IN THESE NOTES THE ◆ SIGN OPPOSITE A RESOLUTION INDICATES THAT THIS RESOLUTION APPEARS IN THE LIST OF "RESOLUTIONS AND REGULATIONS ADOPTED BY THE INTERNATIONAL COMMISSION FOR AIR NAVIGATION" INSERTED AT THE END AFTER THE ANNEXES TO THE CONVENTION.

(3) NOTA DEL SEGRETARIO GENERALE. — IL PRESENTE TESTO CONTIENE TUTTE LE MODIFICAZIONI (IN CARATTERE CORSIVO) APPORTATE DALLA COMMISSIONE INTERNAZIONALE DI NAVIGAZIONE AEREA AL TESTO ORIGINALE DEL 13 OTTOBRE 1919 STATE ADOTTATE NELLA DICIOTTESIMA SESSIONE (ANVERSA, GIUGNO 1930) CON RISOLUZIONI 513, 516, 518, 521, 524 E 530 CONTENUTA NEL BOLLETTINO UFFICIALE 18 E CHE ENTRERANNO IN VIGORE ALLA DATA DEL 1 APRILE 1931.

LE NOTE RIMANDANO IL LETTORE QUANDO OCCORA, AI TESTI COMPLEMENTARI.

IN QUESTE NOTE, IL SEGNO ◆ DI FRONTE A UNA RISOLUZIONE INDICA CHE QUESTA RISOLUZIONE FIGURA NELLA LISTA DELLE "RISOLUZIONI E REGOLAMENTAZIONI ADOTTATE DALLA COMMISSIONE INTERNAZIONALE DI NAVIGAZIONE AEREA" INSERITE ALLA FINE IN SEGUITO DEGLI ALLEGATI ALLA CONVENZIONE.

législation et sous réserve qu'il ne sera fait aucune distinction à cet égard entre ses aéronefs privés et ceux des autres Etats contractants, le survol de certaines zones de son territoire.

Dans ce cas, l'emplacement et l'étendue des zones interdites seront préalablement rendus publics et notifiés aux autres Etats contractants.

ART. 4. — Tout aéronef, qui s'engage au-dessus d'une zone interdite, sera tenu, dès qu'il s'en apercevra, de donner le signal de détresse prévu au paragraphe 17 de l'Annexe D et devra atterrir, en dehors de la zone interdite, le plus tôt et le plus près possible, sur l'un des aérodromes de l'Etat indûment survolé.

no distinction being made in this respect between its private aircraft and those of the other contracting States, from flying over certain areas of its territory.

In that case the locality and the extent of the prohibited areas shall be published and notified beforehand to the other contracting States.

ART. 4. — Every aircraft which finds itself above a prohibited area shall, as soon as aware of the fact, give the signal of distress provided in Paragraph 17 of Annex D and land as soon as possible outside the prohibited area at one of the nearest aerodromes of the State unlawfully flown over.

contraenti, sotto minaccia delle pene *sancite* dalle proprie leggi e con la riserva che non sarà fatta *alcuna* distinzione, a questo riguardo, tra i suoi aeromobili privati e quelli degli altri Stati contraenti.

In questo caso dovrà pubblicare e notificare in precedenza agli altri Stati contraenti la *posizione* e l'estensione delle zone vietate.

ART. 4. — Ogni aeromobile che voli sopra una zona vietata dovrà, appena se ne accorga, fare il segnale di allarme previsto al paragrafo 17 dell'allegato D, e atterrare fuori della zona vietata, al più presto possibile, in uno degli aerodromi più vicini dello Stato sul quale indebitamente volava.

CHAPITRE II

NATIONALITÉ DES AÉRONEFS

ART. 5. — Aucun Etat contractant n'admettra, si ce n'est par une autorisation spéciale et temporaire, la circulation, au-dessus de son territoire, d'un aéronef ne possédant pas la nationalité de l'un des Etats contractants *à moins (1) qu'il n'ait conclu une convention particulière avec l'Etat dans lequel cet aéronef est immatriculé. Les stipulations de cette convention particulière ne devront pas porter atteinte aux droits des Parties contractantes à la présente Convention et devront être conformes aux règles établies par ladite Convention et ses Annexes. Cette convention particulière sera communiquée à la Commission Internationale de Navigation Aérienne qui la notifiera aux autres Etats contractants (2).*

CHAPTER II

NATIONALITY OF AIRCRAFT

ART. 5. — No contracting State shall, except by a special and temporary authorisation, permit the flight above its territory of an aircraft which does not possess the nationality of a contracting State *unless (1) it has concluded a special convention with the State in which the aircraft is registered. The stipulations of such special convention must not infringe the rights of the contracting Parties to the present Convention and must conform to the rules laid down by the said Convention and its Annexes. Such special convention shall be communicated to the International Commission for Air Navigation which will bring it to the knowledge of the other contracting States (2).*

CAPITOLO II

NAZIONALITÀ DEGLI AEROMOBILI

ART. 5. — Nessuno Stato contraente permetterà la circolazione, al disopra del suo territorio, d'un aeromobile che non abbia la nazionalità di alcuno degli Stati contraenti, salvo la concessione di un permesso speciale e temporaneo *se (1) non avrà conchiuso una convenzione speciale collo Stato nel quale l'aeromobile è inscritto. Le stipulazioni di tale convenzione speciale non dovranno derogare ai diritti degli Stati contraenti della Convenzione attuale e dovranno conformarsi ai regolamenti prescritti nella detta Convenzione e nei suoi Allegati. La convenzione speciale sarà comunicata alla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea, che la notificherà agli altri Stati contraenti (2).*

---

(1) Cet article a été modifié, pour se lire comme ci-dessus, par un Protocole en date à Londres du 27 octobre 1922, entré en vigueur à la date du 14 décembre 1926.
Résolution nº 32 (B. O. 2, p. 27).
Texte de ce Protocole (B. O. 8, p. 87).
Signatures (B. O. 8, p. 19).
Ratifications (B. O. 12, p. 17).
Entrée en vigueur (B. O. 12, p. 17).
Adhésions (B. O. 18, p. 21)

(2) Accords particuliers maintenus en vigueur en vertu des nouvelles stipulations de l'article 5 :
Accord entre la Grande-Bretagne et la Suisse (B. O. 2, p. 6).
Convention entre la France et la Suisse (B. O. 2, p .9).
Accord entre la Grande-Bretagne et la Norvège (B. O. 2, p. 17 et B. O. 4, p. 7).
Arrangement entre la Belgique et la Suisse (B. O. 6, p. 9).
Convention entre la France et l'Allemagne (B. O. 12, p. 6).
Convention entre le Danemark et la Norvège (B. O. 13, p. 4).
Convention entre le Danemark et l'Allemagne (B. O. 13, p. 9).
Convention entre la Suède et la Norvège (B. O. 13, p. 12).
Convention entre la Suède et l'Allemagne (B. O. 13, p. 19).
Convention entre la Belgique et l'Allemagne (B. O. 13, p. 28).
Accord entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne (B. O. 13, p. 31).
Accord entre la Pologne et l'Autriche (B. O. 14, p. 4)
Convention entre l'Italie et l'Allemagne (B. O. 14, p. 6).
Convention entre les Pays-Bas et la Norvège (B. O. 15, p. 3).
Convention entre les Pays-Bas et la Suisse (B. O. 15, p. 5).
Traité entre la Tchécoslovaquie et l'Autriche (B O 15 p. 8).
Convention entre l'Italie et l'Espagne (B. O. 15, p. 12 et B. O. 18, p. 11).
Convention entre les Pays-Bas et l'Allemagne (B. O. 16, p. 4).
Convention entre la France et l'Espagne (B. O. 16, p. 6).
Convention entre l'Italie et l'Autriche (B. O. 16, p. 11 et B. O. 18, p. 11).
Convention entre la Sarre et la Suisse (B. O. 16, p. 15).
Convention entre la Sarre et l'Allemagne (B. O. 16, p. 17).
Accord entre le Canada et les États-Unis (B. O. 17, p. 6).

(1) This article was modified to read as above by a Protocol dated in London the 27th October 1922, which entered into force on the 14th December 1926.
Resolution No. 32 (O. B. 2, p. 27).
Text of this Protocol (O. B. 8, p. 87).
Signatures (O. B. 8, p. 19).
Ratifications (O. B. 12, p. 17).
Entry into force (O. B. 12, p. 17).
Adhesions (O. B. 18, p. 21).

(2) Special agreements kept in force by virtue of the new stipulations of article 5 :
Agreement between Great Britain and Switzerland (O. B. 2, p. 6).
Convention between France and Switzerland (O. B. 2, p. 9).
Agreement between Great Britain and Norway (O. B. 2, p. 17 and O. B. 4, p. 7).
Arrangement between Belgium and Switzerland (O. B. 6, p. 9).
Convention between France and Germany (O. B. 12, p. 6).
Convention between Denmark and Norway (O. B. 13, p. 4).
Convention between Denmark and Germany (O. B. 13, p. 9).
Convention between Sweden and Norway (O. B. 13, p. 12).
Convention between Sweden and Germany (O. B. 13, p. 19).
Convention between Belgium and Germany (O. B. 13, p. 28).
Agreement between Germany and Great Britain (O. B. 13, p. 31).
Agreement between Poland and Austria (O. B. 14, p. 4).
Convention between Italy and Germany (O. B. 14, p. 6).
Convention between the Netherlands and Norway (O. B. 15, p. 3).
Convention between the Netherlands and Switzerland (O. B. 15, p. 5).
Treaty between Czechoslovakia and Austria (O. B. 15, p. 8).
Convention between Italy and Spain (O. B. 15, p. 12 and O. B. 18, p. 11).
Convention between the Netherlands and Germany (O. B. 16, p. 4).
Convention between France and Spain (O. B. 16, p. 6).
Convention between Italy and Austria (O. B. 16, p. 11 and O. B. 18, p. 11).
Convention between Saar Basin and Switzerland (O. B. 16, p. 15).
Convention between Saar Basin and Germany (O. B. 16, p. 17).
Agreement between Canada and the United States (O. B. 17, p. 6).

(1) Questo articolo è stato modificato, nella forma che precede, da un Protocollo firmato a Londra in data del 27 ottobre 1922, in vigore a datare del 14 dicembre 1926.
Risoluzione nº 32 (B. U. 2, p. 27).
Testo del detto Protocollo (B. U. 8, p. 87)
Firme (B. U. 8, p. 19).
Ratifiche (B. U. 12, p. 17).
Entrata in vigore (B. U. 12, p. 17).
Adesioni (B. U. 18, p. 21).

(2) Accordi particolari mantenuti in vigore in virtù delle nuove stipulazioni dell'articolo 5 :
Accordo tra la Gran Bretagna e la Svizzera (B. U. 2, p. 6).
Convenzione tra la Francia e la Svizzera (B. U. 2, p. 9).
Accordo tra la Gran Bretagna e la Norvegia (B. U. 2, p. 17 e B. U. 4, p. 7).
Accordo tra il Belgio e la Svizzera (B. U. 6, p. 9)
Convenzione tra la Francia e la Germania (B. U. 12, p. 6).
Convenzione tra la Danimarca e la Norvegia (B. U. 13, p. 4).
Convenzione tra la Danimarca e la Germania (B. U. 13, p. 9).
Convenzione tra la Svezia e la Norvegia (B. U. 13, p. 12).
Convenzione tra la Svezia e la Germania (B. U. 13, p. 19).
Convenzione tra il Belgio e la Germania (B. U. 13, p. 28).
Accordo tra la Germania e la Gran Bretagna (B. U. 13, p. 31).
Accordo tra la Polonia e l'Austria (B. U. 14, p. 4).
Convenzione tra l'Italia e la Germania (B. U. 14, p. 6).
Convenzione tra i Paesi Bassi e la Norvegia (B. O. 15, p. 3).
Convenzione tra i Paesi Bassi e la Svizzera (B. U. 15, p. 5).
Trattato tra la Czecoslovacca e l'Austria (B. U. 15, p. 8).
Convenzione tra l'Italia e la Spagna (B. U. 15, p. 12 e B. U. 18, p. 11).
Convenzione tra i Paesi Bassi e la Germania (B. U. 16, p. 4).
Convenzione tra la Francia e la Spagna (B. U. 16, p. 6).
Convenzione tra l'Italia e l'Austria (B. U. 16, p. 11 e B. U. 18, p. 11).
Convenzione tra la Sarre e la Svizzera (B. U. 16, p. 15).
Convenzione tra la Sarre e la Germania (B. U. 16, p. 17).
Accordo tra il Canada e gli Stati Uniti (B. U. 17, p. 6).

Art. 6. — Les aéronefs ont la nationalité de l'Etat, sur le registre duquel ils sont immatriculés conformément aux prescriptions de la Section I (c) de l'Annexe A.

Art. 7. — Les aéronefs ne seront immatriculés dans un des Etats contractants que s'ils appartiennent en entier à des ressortissants de cet Etat.

Aucune Société ne pourra être enregistrée comme propriétaire d'un aéronef que si elle possède la nationalité de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé, si le Président de la Société et les deux tiers au moins des administrateurs ont cette même nationalité et si la Société satisfait à toutes autres conditions qui pourraient être prescrites par les lois dudit Etat.

Art. 8. — Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plusieurs Etats.

Art. 9. — Les Etats contractants échangeront entre eux et transmettront chaque mois, à la Commission Internationale de Navigation Aérienne prévue à l'article 34, des copies des inscriptions et radiations d'inscription, effectuées sur leur registre matricule dans le mois précédent *(1)*.

Art. 10. — Dans la navigation internationale, tout aéronef devra, conformément aux dispositions de l'Annexe A, porter une marque de nationalité et une marque d'immatriculation, ainsi que le nom et le domicile du propriétaire.

Art. 6. — Aircraft possess the nationality of the State on the register of which they are entered, in accordance with the provisions of Section I (c) of Annex A.

Art. 7. — No aircraft shall be entered on the register of one of the contracting States unless it belongs wholly to nationals of such State.

No incorporated company can be registered as the owner of an aircraft unless it possess the nationality of the State in which the aircraft is registered, unless the President or chairman of the company and at least two-thirds of the directors possess such nationality, and unless the company fulfils all other conditions which may be prescribed by the laws of the said State.

Art. 8. — An aircraft cannot be validly registered in more than one State.

Art. 9. — The contracting States shall exchange every month among themselves and transmit to the International Commission for Air Navigation referred to in article 34 copies of registrations and of cancellations of registrations which shall have been entered on their official registers during the preceding month *(1)*.

Art. 10. — All aircraft engaged in international navigation shall bear their nationality and registration marks as well as the name and residence of the owner in accordance with Annex A.

Art. 6. — Ogni aeromobile ha la nazionalità dello Stato sul registro del quale è inscritto, secondo le disposizioni dell'allegato A sezione I, lettera *c*).

Art. 7. — Gli aeromobili saranno inscritti nel registro di uno degli Stati contraenti soltanto se appartengono per intiero a cittadini del detto Stato.

Una società non potrà essere registrata come proprietaria di un aeromobile se non possiede la nazionalità dello Stato nel quale l'aeromobile è inscritto, se il presidente e i due terzi almeno degli amministratori non hanno la detta nazionalità e se non adempie tutte le altre condizioni stabilite dalle leggi del detto Stato.

Art. 8. — Un aeromobile non può essere validamente inscritto in più di uno Stato.

Art. 9. — Gli Stati contraenti dovranno *ogni mese scambiarsi tra loro e trasmettere* alla Commissione internazionale di navigazione aerea prevista all'articolo 34 copia delle iscrizioni e delle radiazioni che sono state effettuate sul loro registro-matricola durante il mese precedente *(1)*.

Art. 10. — Nella navigazione internazionale, gli aeromobili dovranno portare i distintivi di nazionalità e di immatricolazione, il nome ed il domicilio del *proprietario*, a norma *delle* disposizioni dell'allegato A.

CHAPITRE III

CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ ET BREVETS D'APTITUDE

Art. 11. — Dans la navigation internationale, tout aéronef devra, dans les conditions prévues à l'Annexe B, être muni d'un certificat de navigabilité, délivré ou rendu exécutoire par l'Etat, dont l'aéronef possède la nationalité *(2)*.

Art. 12. — Le commandant, les pilotes, les mécaniciens et *autres* membres du personnel de conduite d'un aéronef doivent être pourvus de brevets d'aptitude et de licences délivrés, dans les conditions prévues à l'Annexe E, ou rendus exécutoires par l'Etat, dont l'aéronef possède la nationalité *(2)*.

Art. 13. — Le certificat de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou rendus exécutoires par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité, et établis conformément aux règles fixées par les Annexes B et E et, dans la suite, par la Commission Internationale de Navigation Aérienne *(3)*, seront reconnus valables par les autres Etats *(4)*.

Chaque Etat a le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation dans les limites et au-dessus de son propre *territoire*, les brevets d'aptitude et licences conférés à l'un de ses ressortissants par un autre Etat contractant *(2)*.

CHAPTER III

CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS AND COMPETENCY

Art. 11. — Every aircraft engaged in international navigation shall, in accordance with the conditions laid down in Annex B, be provided with a certificate of airworthiness issued or rendered valid by the State whose nationality it possesses *(2)*.

Art. 12. — The commanding officer, pilots, engineers and other members of the operating crew of every aircraft shall, in accordance with the conditions laid down in Annex E, be provided with certificates of competency and licences issued or rendered valid by the State whose nationality the aircraft possesses *(2)*.

Art. 13. — Certificates of airworthiness and of competency and licences issued or rendered valid by the State whose nationality the aircraft possesses, in accordance with the regulations established by Annex B and Annex E and hereafter by the International Commission for Air Navigation *(3)*, shall be recognised as valid by the other States *(4)*.

Each State has the right to refuse to recognise for the purpose of flights within the limits of and above its own territory certificates of competency and licences granted to one of its nationals by another contracting State *(2)*.

CAPITOLO III

CERTIFICATI DI NAVIGABILITÀ E DI ABILITAZIONE

Art. 11. — Nella navigazione internazionale, ogni aeromobile dovrà essere munito di un certificato di navigabilità rilasciato o reso valido, nelle condizioni stabilite all'allegato B, dallo Stato del quale l'aeromobile possiede la nazionalità *(2)*.

Art. 12. — Il comandante, i piloti, i motoristi e gli altri membri del personale di bordo di ogni aeromobile devono essere provvisti delle patenti di abilitazione e licenze rilasciate o rese valide, a norma dell'allegato E, dallo Stato del quale l'aeromobile possiede la nazionalità *(2)*.

Art. 13. — I certificati di navigabilità, le patenti di abilitazione e le licenze rilasciate o rese valide dallo Stato del quale l'aeromobile possiede la nazionalità, a norma degli allegati B ed E, e in seguito dalla Commissione internazionale di navigazione aerea *(3)* saranno riconosciute valide agli altri Stati *(4)*.

Ogni Stato ha il diritto di non riconoscere, per la circolazione aerea nei limiti e al disopra del proprio *territorio*, le patenti di abilitazione e le licenze conferite a un suo cittadino a un altro Stato contraente *(2)*.

---

(1) Résolution n° 7 (B. O. 1, p. 16). Résolution n° 290 (B. O. 10, p. 22).

(2) Voir Résolution n° 531 (B. O 18, p 39).

(3) Les règles relatives à l'établissement du certificat de navigabilité, des brevets d'aptitude et des licences ont fait l'objet de quatre résolutions de la C. I. N. A. exécutoires, en ce qui concerne les États contractants, au même titre que les Annexes à la Convention :

(a) Résolution n° 102 (B. O. 4. p. 24 à 31) en vigueur à dater du 10 février 1924 ◆

(b) Résolution n° 114 (B. O. 5. p 19 et 20) en vigueur à dater du 10 février 1924, modifiée par la Résolution n° 356 (B. O. 12, p. 23).

(c) Résolution n° 129 (B. O 5. p. 29) en vigueur à dater du 20 juin 1924. ◆

(d) Résolution n° 405 (B. O. 13, p. 54) en vigueur à dater du 15 septembre 1928.

Les règles sur les conditions minima de délivrance du certificat de navigabilité ont fait l'objet de 18 résolutions de la C. I. N. A · voir ci-après, Annexe B note.

(4) Voir Accord entre le Gouvernement britannique et le Gouvernement néerlandais (B O 15, p 11)

(1) Resolution No. 7 (O. B. 1, p. 16). Resolution No. 290 (O. B. 10, p. 22).

(2) See Resolution No. 531 (O. B. 18, p 39).

(3) The rules concerning the preparation of the certificates of airworthiness and of competency and licences were the subject of four resolutions of the I. C. A. N. which are operative, as regards the Contracting States, in like manner as the Annexes of the Convention·

(a) Resolution No. 102 (O. B. 4, pp. 24 to 31) in force as from 10th February 1924. ◆

(b) Resolution No. 114 (O. B. 5, pp. 19 and 20) in force as from 10th February 1924, modified by Resolution No. 356 (O. B. 12, p. 23).

(c) Resolution No. 129 (O. B. 5, p. 29) in force as from 20th June 1924. ◆

(d) Resolution No. 405 (O. B. 13, p. 54) in force as from 15th September 1928.

The rules concerning the minimum requirements for Airworthiness Certificates were the subject of 18 resolutions of the I. C. A. N.: see hereinafter, Annex B, note.

(4) See Agreement between the British and Dutch Governments (O B 18, p 11)

(1) Risoluzione n° 7 (B. U. 1, p. 16). Risoluzione n° 290 (B. U. 10, p. 22).

(2) V. la Risoluzione n° 531 (B. U. 18, p. 39).

(3) Le regole relative al rilascio dei Certificati di navigabilità, dei brevetti di attitudine e delle licenze, hanno formato l'oggetto di quattro Risoluzioni della C. I. N. A. esecutorie, riguardo agli Stati Contraenti, allo stesso titolo degli Allegati alla Convenzione:

(a) Risoluzione n° 102 (B. U. 4, p. 24 a 31) in vigore a datare dal 10 febbraio 1924. ◆

(b) Risoluzione n° 114 (B. U. 5, p. 19 e 20) in vigore a datare dal 10 febbraio 1924, modificata con la Risoluzione n° 356 (B. U 12, p. 23).

(c) Risoluzione n° 129 (B U. 5, p 29) in vigore a datare dal 20 giugno 1924. ◆

(d) Risoluzione no 405 (B. U. 13, p. 54) in vigore a datare dal 15 settembre 1928.

Le regole relative alle condizioni minime per il rilascio dei Certificati di navigabilità hanno formato l'oggetto di 18 Risoluzioni della C. I. N. A.: vedi oltre, allegato B, nota.

(4) V. l'Accordo tra la Gran Bretagna e gli Paesi Bassi (B. U. 18, p 11)

Art. 14. — Aucun appareil de télégraphie sans fil ne pourra être porté par un aéronef sans une licence spéciale délivrée par l'État, dont l'aéronef possède la nationalité. Ces appareils ne pourront être employés que par des membres de l'équipage munis à cet effet d'une licence spéciale.

Tout aéronef affecté à un transport public *et susceptible de recevoir au moins dix* (1) personnes, devra être muni d'appareils de télégraphie sans fil (émission et réception), lorsque les modalités d'emploi de ces appareils auront été déterminées par la Commission Internationale de Navigation Aérienne.

Cette Commission pourra ultérieurement étendre l'obligation du port d'appareils de télégraphie sans fil à toutes autres catégories d'aéronefs, dans les conditions et suivant les modalités qu'elle déterminera (2).

Art. 14. — No wireless apparatus shall be carried without a special licence issued by the State whose nationality the aircraft possesses. Such apparatus shall not be used except by members of the crew provided with a special licence for the *purpose.*

Every aircraft used in public transport and *capable of carrying ten or more persons* (1) shall be equipped with sending and receiving wireless apparatus when the methods of employing such apparatus shall have been determined by the International Commission for Air Navigation.

This Commission may later extend the obligation of carrying wireless apparatus to all other classes of aircraft in the conditions and according to the methods which it may determine (2).

Art. 14. — Nessun apparecchio radiotelegrafico potrà essere portato a bordo, senza licenza speciale rilasciata dallo Stato del quale l'aeromobile possiede la nazionalità. Tali apparecchi saranno usati soltanto da persone dell'equipaggio provviste di speciale licenza a questo scopo.

Ogni aeromobile addetto a trasporti pubblici e capace di portare almeno dieci persone (1) dovrà essere munito di apparecchi radiotelegrafici trasmettenti e riceventi, quando le modalità dell'uso dei detti apparecchi saranno state stabilite *dalla* Commissione Internazionale di Navigazione Aerea.

La Commissione potrà estendere in seguito l'obbligo degli apparecchi radiotelegrafici anche a tutte le altre categorie di aeromobili, nelle condizioni e secondo le modalità da essa stabilite (2).

CHAPITRE IV

ADMISSION A LA NAVIGATION AÉRIENNE AU-DESSUS D'UN TERRITOIRE ÉTRANGER

Art. 15. — Tout aéronef ressortissant à un Etat contractant a le droit de traverser l'atmosphère d'un autre Etat sans atterrir. Dans ce cas, il est tenu de suivre l'itinéraire fixé par l'Etat *survolé*. Toutefois, pour des raisons de police générale, il sera obligé d'atterrir s'il en reçoit l'ordre au moyen des signaux prévus à l'Annexe D.

Tout *aéronef qui se rend* d'un Etat dans un autre Etat doit, si le règlement de ce dernier l'exige, atterrir sur un des aérodromes fixés par lui. Notification de ces aérodromes sera donnée par les Etats contractants à la Commission Internationale de Navigation Aérienne, qui transmettra cette notification à tous les Etats contractants (3).

L'établissement des voies internationales de navigation aérienne est subordonné à l'assentiment des Etats survolés (4).

Art. 16. — Chaque Etat contractant aura le droit d'édicter, au profit de ses aéronefs nationaux, des *réserves* et restrictions concernant le transport commercial de personnes et de marchandises entre deux points de son territoire.

Ces réserves et restrictions seront immédiatement publiées et communiquées à la Commission Internationale de Navigation Aérienne qui les notifiera aux autres Etats contractants (3).

Art. 17. — Les aéronefs ressortissant à un Etat contractant, ayant établi des réserves et restrictions conformément à l'article 16, pourront se voir opposer les mêmes réserves et restrictions dans tout autre Etat contractant, même si ce dernier Etat n'impose pas ces réserves et restrictions aux autres aéronefs étrangers.

Art. 18. — Tout aéronef passant ou transitant à travers l'atmosphère d'un Etat contractant, y compris les atterrissages et arrêts raisonnablement nécessaires, pourra être soustrait à la saisie pour contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle, moyennant le dépôt d'un cautionnement dont le montant, à défaut d'accord amiable, sera fixé dans le plus bref délai possible par l'autorité compétente du *lieu de la saisie.*

CHAPTER IV

ADMISSION TO AIR NAVIGATION ABOVE FOREIGN TERRITORY

Art. 15. — Every *aircraft* of a contracting State has the right to cross the air space of another State *without* landing. *In this* case it shall follow the route fixed by the State over which the flight takes place. However, for reasons of general security it will be obliged to land if ordered to do so by means of the signals provided in Annex D.

Every aircraft which passes from one State into another shall, if the regulations of the latter State require it, land in one of the aerodromes fixed by the latter. Notification of these aerodromes shall be given by the contracting States to the International Commission for Air Navigation and by it transmitted to all the contracting States (3).

The establishment of international airways shall be subject to the consent of the States flown over (4).

Art. 16. — Each contracting State shall have the right to establish reservations and restrictions in *favour of its national* aircraft in connection with the carriage of persons and goods for hire between two points on its territory.

Such reservations and restrictions shall be immediately published, and shall be communicated to the International Commission for Air Navigation, which shall notify them to the other contracting States (3).

Art. 17. — The aircraft of a contracting State which establishes reservations and restrictions in accordance with Article 16, may be subjected to the same reservations and restrictions in any other contracting State, even though the latter State does not itself *impose the reservations* and restrictions on other foreign aircraft.

Art. 18. — Every *aircraft passing* through the territory of a contracting State, including landings and stoppages reasonably necessary for the purpose of such transit, shall be exempt from any seizure on the ground of infringement of patent, design or model, subject to the deposit of security the amount of which in default of amicable agreement shall be fixed with the least possible delay by the competent authority of the place of seizure.

CAPITOLO IV

AMMISSIONE ALLA NAVIGAZIONE AEREA SOPRA UN TERRITORIO ESTERO

Art. 15. — *Ogni* aeromobile di uno *Stato* contraente ha diritto di attraversare l'atmosfera d'un altro Stato *contraente senza* atterrare, ma deve, in caso, *seguire* la rotta stabilita dallo Stato attraversato. Tuttavia, per ragioni di sicurezza generale sarà tenuto ad atterrare, se ne riceve l'ordine per mezzo dei segnali previsti nell'allegato D.

Ogni aeromobile che passa da uno Stato in un altro deve, se i regolamenti di quest'ultimo lo esigono, atterrare in uno degli aeroporti stabiliti dal medesimo. Sarà data notificazione di detti aeroporti, dagli Stati contraenti alla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea, che la trasmetterà a tutti gli altri Stati contraenti (3).

L'impianto delle linee aeree internazionali è subordinato al consenso degli Stati da attraversare (4).

Art. 16. — *Ogni Stato* contraente avrà il diritto di stabilire, in favore dei suoi aeromobili nazionali, *riserve* e *restrizioni* circa i trasporti commerciali di persone e di merci fra due punti del suo territorio.

Le restrizioni e le riserve saranno immediatamente pubblicate e comunicate alla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea che le notificherà agli altri Stati contraenti (3).

Art. 17. — Se uno degli Stati *contraenti* stabilisce restrizioni o riserve a norma del l'articolo 16, i suoi aeromobili potranno essere soggetti alle stesse restrizioni e riserve in qualunque *altro Stato contraente*, anche se *questo* non le abbia *imposte agli* altri aeromobili esteri.

Art. 18. — *Durante il passaggio o il* transito attraverso l'atmosfera di uno Stato contraente, comprese le *fermate* ragionevolmente necessarie, un aeromobile potrà *sottrarsi* al *sequestro* per contraffazione di un brevetto, disegno o modello, *mercè* il deposito di una cauzione, l'importo della quale sarà stabilito nel più *breve* termine, in *mancanza* di accordo amichevole, dall'autorità *competente* del luogo dove il sequestro *dovrebbe* essere eseguito.

(1) Résolution n° 234 (B. O. 8, p. 36).

(2) Cette réglementation est fixée par la Résolution n° 471 (B. O. 15, p. 44) de la C.I.N.A. exécutoire, en ce qui concerne les Etats contractants, au même titre que les Annexes a la Convention et devant entrer en vigueur a la date du 1er janvier 1930. ◆

(3) Résolution n° 11 (B. O. 1, p. 18).

(4) Résolution n° 443 (B. O. 14, p. 30).

(1) Resolution No. 234 (O. B. 8, p. 36).

(2) These regulations are fixed by Resolution No. 471 (O. B. 15, p. 44) of the I. C. A. N. which is operative, as regards the Contracting States, in like manner as the Annexes of the Convention and is to come in force on the 1st January 1930. ◆

(3) Resolution No. 11 (O. B. 1, p. 18).

(4) Res[illegible]tion No. 443 (O. B. 14, p. 30).

(1) Risoluzione n° 234 (B. U. 8, p. 36).

(2) Tale regolamentazione è stabilita dalla Risoluzione n° 471 (B. U. 15, p. 44) della C. I. N. A., esecutoria, riguardo agli Stati contraenti, allo stesso titolo degli Allegati alla Convenzione, e che dovranno entrare in vigore alla data del 1° gennaio 1930. ◆

(3) Risoluzione n° 11 (B. U. 1, p. 18).

(4) Risoluzione n° 443 (B. U. 14, p. 30).

CHAPITRE V

RÈGLES A OBSERVER AU DÉPART, EN COURS DE ROUTE ET A L'ATTERRISSAGE

ART. 19. — Tout aéronef se livrant à la navigation internationale doit être muni de :

a) Un certificat d'immatriculation, conformément à l'Annexe A ;

b) Un certificat de navigabilité, conformément à l'Annexe B ;

c) Les brevets et licences du commandant, des pilotes et des hommes d'équipage, conformément à l'Annexe E ;

d) S'il transporte des passagers : la liste nominale de ceux-ci ;

e) S'il transporte des marchandises : les connaissements et le manifeste *(1)* ;

f) Les livres de bord, conformément à l'Annexe C ,

g) S'il est muni d'appareils de télégraphie sans fil : la licence prévue à l'article 14.

ART. 20. — Les livres de bord seront conservés pendant deux ans à dater de la dernière inscription qui y aura été portée.

ART. 21. — Au départ et à l'atterrissage d'un aéronef, les autorités du pays auront, dans tous les cas, le droit de visiter l'aéronef et de vérifier tous les documents dont il doit être muni.

ART 22. — Les aéronefs des Etats contractants auront droit, pour l'atterrissage, notamment en cas de détresse, aux mêmes mesures d'assistance que les aéronefs nationaux.

ART. 23. — Le sauvetage des appareils perdus en mer sera réglé, sauf conventions contraires, par les principes du droit maritime.

ART. 24. — Tout aérodrome d'un Etat contractant, s'il est ouvert, moyennant payement de certains droits, à l'usage public des aéronefs nationaux, sera ouvert dans les mêmes conditions aux aéronefs ressortissant aux autres Etats contractants.

Pour chacun de ces aérodromes, il y aura un tarif unique d'atterrissage et de séjour, applicable indifféremment aux aéronefs nationaux et étrangers *(2)*.

ART. 25. — Chacun des Etats contractants s'engage à prendre les mesures propres à assurer que tous aéronefs naviguant au-dessus de son territoire ainsi que tous aéronefs portant la marque de sa nationalité et en quelque lieu qu'ils se trouvent, se conformeront aux règlements prévus à l'Annexe D.

Chacun des Etats contractants s'engage à assurer la poursuite et les punitions des contrevenants *(3)*.

CHAPTER V

RULES TO BE OBSERVED ON DEPARTURE, WHEN UNDER WAY AND ON LANDING

ART. 19. — Every aircraft engaged in international navigation shall be provided with :

(a.) A certificate of registration in accordance with Annex A ;

(b.) A certificate of airworthiness in accordance with Annex B ;

(c.) Certificates and licences of the commanding officer, pilots and crew in accordance with Annex E ;

(d.) If it carries passengers, a list of their names ;

(e.) If it carries freight, bills of lading and manifest *(1)* ;

(f.) Log books in accordance with Annex C

(g.) If equipped with wireless, the special licence prescribed by Article 14.

ART. 20. — The log books shall be kept for two years after the last entry.

ART. 21. — Upon the departure or landing of an aircraft, the authorities of the country shall have, in all cases, the right to visit the aircraft and to verify all the documents with which it must be provided.

ART. 22. — Aircraft of the contracting States shall be *entitled* to the same measures of assistance for landing, particularly in case of distress, as national aircraft.

ART. 23. — With regard to the salvage of aircraft wrecked at sea the principles of maritime law will apply, in the absence of any agreement to the contrary.

ART. 24. — Every aerodrome in a contracting State, which upon payment of charges is open to public use by its national aircraft, shall likewise be open to the aircraft of all the other contracting States.

In every such aerodrome there shall be a single tariff of charges for landing and length of stay applicable alike to national and foreign aircraft *(2)*.

ART. 25. — Each contracting State undertakes to adopt measures to ensure that every aircraft flying above the limits of *its* territory and that every aircraft wherever it may be, carrying its nationality mark, shall comply with the regulations contained in Annex D.

Each of the contracting States undertakes to ensure the prosecution and punishment of all persons contravening these regulations *(3)*.

CAPITOLO V

REGOLE DA OSSERVARE ALLA PARTENZA, ALL'ATTERRAMENTO ED IN ROTTA

ART. 19. — Ogni aeromobile addetto alla navigazione aerea internazionale dev'essere munito :

a) del certificato di registrazione, a norma dell'allegato A ;

b) del certificato di navigabilità, a norma dell'allegato B ;

c) delle patenti di abilitazione del comandante, dei piloti e delle persone dell'equipaggio, a norma dell'allegato E ;

d) se trasporta passaggeri, dell'elenco di essi ;

e) se trasporta merci, delle polizze di carico e del manifesto *(1)* ;

f) dei libri di bordo, a norma dell'allegato C;

g) della licenza speciale prescritta all'articolo 14, se ha a bordo apparecchi radiotelegrafici.

ART. 20. — I libri di bordo devono essree conservati per due anni dopo l'ultima iscrizione.

ART. 21. — Alla partenza e all'atterramento di un aeromobile, le autorità locali avranno sempre il diritto di visitarlo e di verificare tutti i documenti dei quali deve essere munito.

ART. 22. — Gli aeromobili degli Stati contraenti avranno diritto, per l'atterramento, agli stessi provvedimenti di assistenza, specie in caso di pericolo, degli aeromobili nazionali.

ART. 23. — Il salvataggio degli aeromobili perduti in mare sarà regolato, salvo convenzione contraria, dai principi del diritto marittimo.

ART. 24. — In tutti gli Stati contraenti, ogni aeroporto aperto al servizio pubblico degli aeromobili nazionali, contro pagamento di certi diritti, dovrà esserlo, nelle stesse condizioni, a quello degli aeromobili di tutti gli altri Stati predetti.

Per ognuno di questi aeroporti vi sarà un'unica tariffa di atterramento e di soggiorno, applicabile egualmente agli aeromobili nazionali e a quelli esteri *(2)*.

ART. 25. — Ogni Stato contraente si obbliga a prendere i provvedimenti opportuni per garantire che ogni aeromobile navigante al disopra del suo territorio o munito del contrassegno della sua nazionalità dovunque si trovi, si conformerà alle regole contenute nell'allegato D.

Ogni Stato contraente si impegna a procedere a carico dei contravventori e a punirli *(3)*.

CHAPITRE VI

TRANSPORTS INTERDITS

ART. 26. — Le transport, par aéronef, des explosifs, armes et munitions de guerre est interdit dans la navigation internationale *(4)*. Il ne sera permis à aucun aéronef étranger de transporter des articles de cette nature d'un point à un autre du territoire d'un même Etat contractant *(5)*.

ART. 27. — Chaque Etat peut, en matière de navigation aérienne, interdire ou régler le transport ou l'usage d'appareils photographiques. Toute réglementation de ce genre devra être immédiatement notifiée à la Commission Internationale de Navigation Aérienne, qui communiquera cette information aux autres Etats contractants *(6)*.

ART. 28. — Pour des raisons d'ordre public, le transport des objets, autres que ceux mentionnés aux articles 26 et 27, pourra être soumis à des restrictions par tout Etat contractant *(4)*. Cette réglementation devra être immédiatement notifiée à la Commission

CHAPTER VI

PROHIBITED TRANSPORT

ART. 26. — The carriage by aircraft of explosives and of arms and munitions of war is forbidden in international navigation *(4)*. No foreign aircraft shall be permitted to carry such articles between any two points in the same contracting State *(5)*.

ART. 27. — Each State may, in aerial navigation, prohibit or regulate the carriage or use of photographic apparatus. Any such regulations shall be at once notified to the International Commission for Air Navigation, which shall communicate this information to the other contracting States *(6)*.

ART. 28. — As a measure of public safety, the carriage of objects other than those mentioned in Articles 26 and 27 may be subjected to restrictions by any contracting State *(4)*. Any such regulations shall be at once notified to the International Commission for Air

CAPITOLO VI

TRASPORTI VIETATI

ART. 26. — Il trasporto per via aerea degli esplosivi, delle armi e delle munizioni da guerra è vietato, nella navigazione aerea internazionale *(4)*. Non sarà permesso ad aeromobili esteri di trasportare i detti materiali fra due punti qualunque di uno stesso Stato contraente *(5)*.

ART. 27. — Ogni Stato potrà vietare o regolare il trasporto e l'uso, in navigazione aerea, di apparecchi fotografici. Ogni disposizione di questo genere dovrà essere notificata immediatamente alla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea, che la comunicherà agli altri Stati contraenti *(6)*.

ART. 28. — Per ragioni d'ordine pubblico, il trasporto di oggetti diversi da quelli indicati negli articoli 26 e 27 potrà essere sottoposto a restrizioni da ogni Stato contraente *(4)*. Ogni disposizione di questo genere dovrà essere notificata immediatamente alla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea,

(1) RÉSOLUTION N° 537 (B. O. 18, p. 41).
(2) RÉSOLUTION N° 408 (B. O. 13, p. 57).
(3) RÉSOLUTION N° 18 (B. O. 1, p. 23).
(4) RÉSOLUTION N° 228 (B. O. 8, p. 34).
(5) VOIR RÉSOLUTION N° 528 (B. O. 18, p. 38)
(6) RÉSOLUTION N° 11 (B. O. 1 p. 18).

(1) RESOLUTION No 537 (O. B. 18, p. 41).
(2) RESOLUTION No. 408 (O. B. 13, p. 57).
(3) RESOLUTION No. 18 (O. B. 1, p. 23).
(4) RESOLUTION No 228 (O. B. 8, p. 34).
(5) SEE RESOLUTION No. 528 (O. B. 18, p. 38)
(6) RESOLUTION NO. 11 (O. B. 1, p. 18)

(1) RISOLUZIONE N° 537 (B. U. 18, p. 41).
(2) RISOLUZIONE N° 408 (B. U. 13, p. 57)
(3) RISOLUZIONE N° 18 (B. U. 1, p. 23).
(4) RISOLUZIONE N° 228 (B. U. 8, p. 34).
(5) V. LA RISOLUZIONE N° 528 (B. U. 18, p. 38).
(6) RISOLUZIONE N° 11 (B. U. 1, p. 18).

Internationale de Navigation Aérienne, qui en donnera communication aux autres Etats contractants *(1)*.

ART. 29. — Toutes les restrictions mentionnées à l'article 28 doivent s'appliquer indifféremment aux aéronefs nationaux et étrangers *(2)*.

CHAPITRE VII

AÉRONEFS D'ÉTAT

ART. 30. — Seront considérés comme aéronefs d'État:

a) Les aéronefs militaires;

b) Les aéronefs exclusivement affectés à un service d'État, tel que: Postes, Douanes, Police.

Les autres aéronefs seront réputés aéronefs privés.

Tous les aéronefs d'Etat, autres que les aéronefs militaires, de douane ou de police, seront traités comme des aéronefs privés et soumis, de ce chef, à toutes les dispositions de la présente Convention.

ART. 31. — Tout aéronef commandé par un militaire commissionné à cet effet est considéré comme aéronef militaire.

ART. 32. — Aucun aéronef militaire d'un Etat contractant ne devra survoler le territoire d'un autre Etat contractant ni y atterrir, s'il n'en a reçu l'autorisation spéciale. Dans ce cas, l'aéronef militaire, à moins de stipulation contraire, jouira, en principe, des privilèges habituellement accordés aux bâtiments de guerre étrangers.

Un aéronef militaire forcé d'atterrir, ou requis ou sommé d'atterrir, n'acquerra, par ce fait, aucun des privilèges prévus à l'alinéa 1er.

ART. 33. — Des arrangements particuliers, conclus séparément entre les Etats détermineront dans quels cas les aéronefs de police et de douane pourront être autorisés à passer la frontière. En aucun cas, ils ne bénéficieront des privilèges prévus à l'article 32.

CHAPITRE VIII

COMMISSION INTERNATIONALE DE NAVIGATION AÉRIENNE

ART. 34. — Il sera institué, sous le nom de Commission Internationale de Navigation Aérienne, une Commission internationale permanente placée sous l'autorité de la Société des Nations *(3)* et composée de:

Deux représentants pour chacun des Etats suivants: Etats-Unis d'Amérique, France, Italie et Japon;

Un représentant pour la Grande-Bretagne et un pour chacun des Dominions Britanniques et *pour* l'Inde;

Un représentant pour chacun des autres Etats contractants.

Chaque Etat représenté à la Commission (la Grande-Bretagne avec ses Dominions et l'Inde comptant à cette fin pour un Etat) *aura chacun une voix (4)*.

(1) RÉSOLUTION N° 11 (B. O. 1, p. 18).

(2) RÉSOLUTION N° 228 (B. O. 8, p. 34).

(3) RÉSOLUTIONS Nos 19 et 20 (B. O. 1, p. 23).
RÉSOLUTION N° 277 (B. O. 10, p. 10).

(4) CET ARTICLE A ÉTÉ MODIFIÉ, POUR SE LIRE COMME CI-DESSUS, PAR UN PROTOCOLE EN DATE A LONDRES DU 30 JUIN 1923, ENTRÉ EN VIGUEUR A LA DATE DU 14 DÉCEMBRE 1926.
RESOLUTION N° 55 (B. O. 2, p. 38).
RÉSOLUTION N° 87 (B. O. 4, p. 16).
TEXTE DE CE PROTOCOLE (B. O. 8, p. 89).
SIGNATURES (B. O. 8, p. 20).
RATIFICATIONS (B. O. 12, p. 17).
ENTRÉE EN VIGUEUR (B. O. 12, p. 17).
ADHÉSIONS (B. O. 18, p. 21).

Navigation, which shall communicate this information to the other contracting States *(1)*.

ART. 29. — All restrictions mentioned in Article 28 shall be applied equally to national and foreign aircraft *(2)*.

CHAPTER VII

STATE AIRCRAFT

ART. 30. — The following shall be deemed to be State aircraft:—

(a.) Military aircraft.

(b.) Aircraft exclusively employed in State service, such as posts, customs, police.

Every other aircraft shall be deemed to be a private aircraft.

All State aircraft other than military, customs and police aircraft shall be treated as private aircraft and as such shall be subject to all the provisions of the present Convention.

ART. 31. — Every aircraft commanded by a person in military service detailed for the purpose shall be deemed to be a military aircraft.

ART. 32. — No military aircraft of a contracting State shall fly over the territory of another contracting State nor land thereon without special authorisation. In case of such *authorisation* the military aircraft shall enjoy, in principle, in the absence of special stipulation the privileges which are customarily accorded to foreign ships of war.

A military aircraft which is forced to land or which is requested or summoned to land shall by reason thereof acquire no right to the privileges referred to in the above paragraph.

ART. 33. — Special arrangements between the States concerned will determine in what cases police and customs aircraft may be authorised to cross the frontier. They shall in no case be entitled to the privileges referred to in Article 32.

CHAPTER VIII

INTERNATIONAL COMMISSION FOR AIR NAVIGATION

ART. 34. — There shall be instituted, under the name of the International Commission for Air Navigation, a permanent Commission placed under the direction of the League of Nations *(3)* and composed of:

Two Representatives of each of the following States: The United States of America, France, Italy and Japan;

One Representative of Great Britain and one of each of the British Dominions and of India;

One Representative of each of the other contracting States.

Each State represented on the Commission (Great Britain, the British Dominions and India counting for this purpose as one State) *shall have one vote (4)*.

(1) RESOLUTION No. 11 (O. B. 1, p. 18).

(2) RESOLUTION No. 228 (O. B. 8, p. 34).

(3) RESOLUTIONS Nos. 19 AND 20 (O. B. 1, p. 23)
RESOLUTION No. 277 (O. B. 10, p. 10).

(4) THIS ARTICLE WAS MODIFIED TO READ AS ABOVE BY A PROTOCOL DATED IN LONDON THE 30TH JUNE 1923, WHICH ENTERED INTO FORCE ON THE 14TH DECEMBER 1926.
RESOLUTION No. 55 (O. B. 2, p. 38).
RESOLUTION No. 87 (O. B. 4, p. 16).
TEXT OF THIS PROTOCOL (O. B. 8, p. 89).
SIGNATURES (O. B. 8, p. 20).
RATIFICATIONS (O. B. 12, p. 17).
ENTRY INTO FORCE (O. B. 12, p. 17).
ADHESIONS (O. B. 18, p. 21).

che la comunicherà agli altri Stati contraenti *(1)*.

ART. 29. — Tutte le restrizioni indicate nell'articolo 28 devono essere applicate egualmente agli aeromobili nazionali e a quelli esteri *(2)*.

CAPITOLO VII

AEROMOBILI DI STATO

ART. 30. — Saranno considerati aeromobili di Stato:

a) gli aeromobili militari;

b) gli aeromobili destinati esclusivamente a servizi di Stato, come la posta, le dogane e la polizia.

Ogni altro aeromobile sarà reputato aeromobile privato.

Tutti gli aeromobili di Stato, eccetto quelli militari, di dogana o di polizia, saranno considerati aeromobili privati e come tali soggetti a tutte le norme della presente Convenzione.

ART. 31. — Ogni aeromobile comandato da una persona in servizio militare, adibita a questo uffico, sarà considerato aeromobile militare.

ART. 32. — Nessun aeromobile militare di uno degli Stati contraenti potrà volare al disopra di un altro dei detti Stati o atterrarvi, senza autorizzazione speciale. In tal caso, l'aeromobile militare godrà, in massima, in mancanza di speciali stipulazioni, dei privilegi concessi, secondo l'uso, alle navi da guerra estere.

Un aeromobile militare costretto ad atterrare o a cui è stato fatto segno o è stato imposto di atterrare, non acquisterà perciò alcuno dei privilegi indicati nel comma precedente.

ART. 33. — Speciali accordi tra gli Stati interessati determineranno in quali casi gli aeromobili di polizia e di dogana potranno essere autorizzati a passar la frontiera. In nessun caso essi godranno dei privilegi di cui all'articolo 32.

CAPITOLO VIII

COMMISSIONE INTERNAZIONALE DI NAVIGAZIONE AEREA

ART. 34. — Sarà istituita, col nome di « Commissione Internazionale di Navigazione Aerea », sotto l'autorità della Società delle Nazioni *(3)*, una Commissione internazionale permanente, così composta:

Due rappresentanti per ciascuno dei seguenti Stati: Stati Uniti d'America, Francia, Giappone e Italia;

Un rappresentante della Gran Bretagna e uno per ciascuno dei Domini britannici e per l'India;

Un rappresentante per ciascuno degli altri Stati contraenti.

Ogni Stato rappresentato alla Commissione (la Gran Bretagna coi suoi Domini e l'India contando a questo fine per un solo Stato) *avrà un voto (4)*.

(1) RISOLUZIONE N° 11 (B. U. 1, p. 18).

(2) RISOLUZIONE N° 228 (B. U. 8, p. 34).

(3) RISOLUZIONI N° 19 e 20 (B. U. 1, p. 23).
RISOLUZIONE N° 277 (B. U. 10, p. 10).

(4) QUESTO ARTICOLO È STATO MODIFICATO, NELLA FORMA CHE PRECEDE, DA UN PROTOCOLLO FIRMATO A LONDRA IN DATA DEL 30 GIUGNO 1923, IN VIGORE A DATARE DEL 14 DICEMBRE 1926.
RISOLUZIONE N° 55 (B. U. 2, p. 38).
RISOLUZIONE N° 87 (B. U. 4, p. 16).
TESTO DEL DETTO PROTOCOLLO (B. U. 8, p. 89).
FIRME (B. U. 8, p. 20).
RATIFICHE (B. U. 12, p. 17).
ENTRATA IN VIGORE (B. U. 12, p. 17).
ADESIONI (B. U. 18, p. 21).

La Commission Internationale de Navigation Aérienne déterminera les règles de sa propre procédure et le lieu de son siège permanent *(1)*, mais elle sera libre de se réunir en tels endroits qu'elle jugera convenable. Sa première réunion aura lieu à Paris *(2)*. La convocation pour cette réunion sera faite par le Gouvernement français, aussitôt que la majorité des Etats signataires lui auront notifié leur ratification de la présente Convention.

Cette Commission aura les attributions suivantes :

a) Recevoir les propositions de tout Etat contractant, ou lui en adresser, à l'effet de modifier ou d'amender les dispositions de la présente Convention ; notifier les changements adoptés ;

b) Exercer les fonctions qui lui sont dévolues par le présent Article et par les Articles 9, 13, 14, 15, *16*, 27, 28, 36 et 37 de la présente Convention ;

c) Apporter tous amendements aux dispositions des Annexes A à G *(3)* ;

d) Centraliser et communiquer aux Etats contractants les informations de toute nature concernant la navigation aérienne internationale *(4)*.

e) Centraliser et communiquer aux Etats contractants tous les renseignements d'ordre *radiotélégraphique*, météorologique et médical, intéressant la navigation aérienne ;

f) Assurer la publication de cartes pour la navigation aérienne, conformément aux dispositions de l'Annexe F *(5)* ;

g) Donner des avis sur les questions que les Etats pourront soumettre à son examen *(6)*.

Toute modification dans les dispositions de l'une quelconque des Annexes pourra être apportée par la Commission Internationale de Navigation Aérienne, lorsque ladite modification aura été approuvée par les trois quarts du total possible des voix qui pourraient être exprimées si tous les Etats étaient présents : *cette majorité doit, en outre, comprendre au moins trois des cinq Etats suivants : Etats-Unis d'Amérique, Empire britannique, France, Italie, Japon (7)*. Cette modification aura plein effet dès qu'elle aura été notifiée, par la Commission Internationale de Navigation Aérienne, à tous les Etats contractants.

(1) Règlement de la Commission (B. O. 5, p 31), modifié par les Résolutions n° 415 (B. O 13, p 60) et n° 494 (B O 17, p. 21).

Sous Commissions

Résolutions n°s 3 et 4 (B O . p 13).
Résolutions n°s 26 et 27 (B. O. 2, p 25).
Résolution n° 59 (B. O. 3, p. 13).
Résolution n° 108 (B O. 5, p. 14).
Résolution n° 142 (B. O. 6, p. 25).
Résolution n° 168 (B. O. 6, p. 48).
Résolution n° 237 (B. O. 8, p. 37).
Résolution n° 301 (B. O. 10, p 26).
Résolution n° 382 (B. O. 12, p. 37)
Résolution n° 446 (B. O. 14, p. 31)
Résolution n° 484 (B. O. 15, p. 49)
Résolution n° 543 (B O 18, p 42)

(2) Résolution n° 24 (B O. 1, p 25).
Résolution n° 57 (B. O. 2, p 39)
Résolution n° 82 (B. O. 3, p. 33).
Résolution n° 106 (B. O. 4, p 33).
Résolution n° 133 (B. O. 5, p. 33).
Résolution n° 172 (B. O. 6, p. 50).
Résolution n° 212 (B. O. 7, p. 44).
Résolution n° 243 (B. O. 8, p. 40).
Résolution n° 272 (B. O. 9, p. 29).
Résolution n° 307 (B. O. 10, p. 29).
Résolution n° 344 (B. O. 11, p. 30).
Résolution n° 383 (B. O 12, p. 38).
Résolution n° 416 (B. O. 13, p. 60).
Résolution n° 447 (B O. 14, p. 32)
Résolution n° 485 (B. O. 15, p. 50).
Résolution n° 491 (B. O. 16, p 32).
Résolution n° 544 (B. O. 18, p 43)

(3) Résolution n° 17 (B. O. 1, p. 21)
Résolution n° 76 (B. O. 3, p. 30).
Résolution n° 463 (B. O. 15, p. 37)

(4) Résolution n° 11 (B. O. 1, p. 18).
Résolution n° 174 (B. O. 7, p. 16).

(5) Résolution n° 12 (B. O. 1, p. 18).

(6) Résolution n° 130 (B. O. 5, p. 29).

(7) Voir la note n° 4 relative au paragraphe 5 ci-dessus de l'Article 34.

The International Commission for Air Navigation shall determine the rules of its own procedure and the place of its permanent seat *(1)*, but it shall be free to meet in such places as it may deem convenient. Its first meeting shall take place at Paris *(2)*. This meeting shall be convened by the French Government, as soon as a majority of the signatory States shall have notified to it their ratification of the present Convention.

The duties of this Commission shall be :

(a.) To receive proposals from or to make proposals to any of the contracting States for the modification or amendment of the provisions of the present Convention, and to notify changes adopted ;

(b.) To carry out the duties imposed upon it by the present Article and by Articles 9, 13, 14, 15, *16*, 27, 28, 36, and 37 of the present Convention ;

(c.) To amend the provisions of the Annexes A-G *(3)* ;

(d.) To collect and communicate to the contracting States information of every kind concerning international air navigation *(4)*.

(e.) To collect and communicate to the contracting States all information relating to wireless telegraphy, meteorology and medical science which may be of interest to air navigation ;

(f.) To ensure the publication of maps for air navigation in accordance with the provisions of Annex F *(5)* ;

(g.) To give its opinion on questions which the States may submit for examination *(6)*.

Any modification of the provisions of any one of the Annexes may be made by the International Commission for Air Navigation when such modification shall have been approved by three-fourths of the total possible votes which could be cast if all the States were represented : *this majority must, moreover, include at least three of the five following States . the United States of America, the British Empire, France, Italy, Japan (7). Such modification* shall become effective from the time when it shall have been notified by the International Commission for Air Navigation to all the contracting States.

(1) Administration of the Commission (O. B 5, p 31) modified by Resolutions No. 415 (O. B. 13, p 60) and No 494 (O. B. 17, p 21).

Sub Commissions :

Resolutions Nos. 3 and 4 (O. B 1, p 13).
Resolutions Nos. 26 and 27 (O. B. 2, p 25).
Resolution No 59 (O. B. 3, p. 13)
Resolution No. 108 (O. B. 5, p. 14).
Resolution No. 142 (O. B. 6, p 25).
Resolution No. 168 (O. B 6, p. 48).
Resolution No. 237 (O. B. 8, p. 37).
Resolution No. 301 (O. B. 10, p. 26).
Resolution No 382 (O B. 12, p. 37).
Resolution No. 446 (O. B. 14, p. 31).
Resolution No. 484 (O. B. 15 p. 49).
Resolution No 543 (O B 18, p 42)

(2) Resolution No. 24 (O. B.) 1, p. 25.
Resolution No. 57 (O. B. 2, p. 39).
Resolution No 82 (O. B. 3, p. 33).
Resolution No. 106 (O. B. 4, p. 33).
Resolution No. 133 (O. B 5, p 33).
Resolution No. 172 (O. B 6, p. 50).
Resolution No. 212 (O. B. 7, p 44).
Resolution No. 243 (O. B. 8, p 40).
Resolution No. 272 (O B. 9, p. 29).
Resolution No. 307 (O. B. 10, p. 29)
Resolution No. 344 (O. B. 11, p. 30).
Resolution No. 383 (O. B. 12, p. 38).
Resolution No 416 (O B. 13, p 60).
Resolution No. 447 (O. B. 14, p. 32).
Resolution No. 485 (O. B 15, p. 50).
Resolution No 491 (O. B. 16, p 32).
Resolution No 544 (O B 18, p. 43)

(3) Resolution No. 17 (O B. 1, p 21).
Resolution No. 76 (O. B. 3, p. 30).
Resolution No. 463 (O. B. 15, p. 37).

(4) Resolution No. 11 (O. B. 1, p. 18).
Resolution No. 174 (O. B. 7, p. 16).

(5) Resolution No. 12 (O. B. 1, p. 18)

(6) Resolution No. 130 (O. B. 5, p. 29).

(7) See note No. 4 relating to paragraph 5 ante of Article 34.

La Commissione Internazionale di Navigazione Aerea stabilirà la propria procedura e la propria sede permanente *(1)* ; ma sarà libera di riunirsi dovunque lo riterrà opportuno. La sua prima riunione avverrà a Parigi *(2)*. La convocazione ne sarà fatta dal Governo francese, appena la maggioranza degli Stati firmatari gli avrà notificato la ratifica della presente Convenzione.

Alla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea competerà :

a) Ricevere da ciascuno degli Stati contraenti o far loro le proposte di modificazioni o di emendamenti alle disposizioni della presente convenzione, e notificare le variazioni *adottate* ;

b) Esercitare le funzioni che le sono attribuite dal presente articolo e dagli articoli 9, 13, 14, 15, *16*, 27, 28, 36 e 37 della presente convenzione ;

c) Emendare le disposizioni degli allegati A-G *(3)* ;

d) Raccogliere e comunicare agli Stati contraenti le informazioni di ogni genere concernenti la navigazione aerea internazionale *(4)* ;

e) Raccogliere e comunicare agli Stati contraenti tutte le notizie relative alla *radiotelegrafia*, meteorologia e scienze mediche, interessanti la navigazione aerea ;

f) Assicurare la pubblicazione delle carte per la navigazione aerea, a norma delle disposizioni dell'allegato F *(5)* :

g) Dar parere sulle questioni che gli Stati sottoporranno al suo esame *(6)*.

Le modificazioni degli allegati potranno essere adottate dalla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea soltanto se saranno approvate dai tre quarti del totale assoluto dei voti che potrebbero essere raccolti, se tutti i rappresentanti degli Stati fossero presenti : *questa maggioranza deve inoltre comprendere almeno il voto di tre dei cinque Stati seguenti . Stati Uniti d'America, Impero Britannico, Francia, Italia, Giappone (7). Le modificazioni* avranno *vigore dal giorno in cui* saranno state notificate dalla Commissione a tutti gli Stati contraenti.

(1) Regolamento della Commissione (B. U. 5 p. 31), modificato con le Risoluzioni n° 415 (B. U. 13, p. 60) e n° 494 (B. U. 17, p. 21).

Sottocommissioni :

Risoluzioni n° 3 e 4 (B. U. 1, p. 13).
Risoluzioni n° 26 e 27 (B. U. 2, p. 25).
Risoluzione n° 59 (B. U. 3, p. 13).
Risoluzione n° 108 (B. U. 5, p. 14).
Risoluzione n° 142 (B. U. 6, p. 25).
Risoluzione n° 168 (B. U. 6, p. 48).
Risoluzione n° 237 (B. U. 8, p. 37).
Risoluzione n° 301 (B. U. 10, p. 26).
Risoluzione n° 382 (B. U. 12, p. 37).
Risoluzione n° 446 (B. U. 14, p. 31).
Risoluzione n° 484 (B. U. 15, p. 49).
Risoluzione n° 543 (B. U. 18, p. 42).

(2) Risoluzione n° 24 (B. U. 1, p. 25).
Risoluzione n° 57 (B. U. 2, p. 39).
Risoluzione n° 82 (B. U. 3, p. 33).
Risoluzione n° 106 (B. U. 4, p. 33).
Risoluzione n° 133 (B. U. 5, p. 33).
Risoluzione n° 172 (B. U 6, p. 50).
Risoluzione n° 212 (B. U. 7, p. 44).
Risoluzione n° 243 (B. U. 8, p. 40).
Risoluzione n° 272 (B. U. 9, p. 29).
Risoluzione n° 307 (B. U. 10, p. 29).
Risoluzione n° 344 (B U 11, p 30).
Risoluzione n° 383 (B. U. 12, p. 38).
Risoluzione n° 416 (B. U. 13, p. 60).
Risoluzione n° 447 (B. U. 14, p. 32).
Risoluzione n° 485 (B. U. 15, p. 50).
Risoluzione n° 491 (B. U. 16, p. 32).
Risoluzione n° 544 (B U. 18, p 43)

(3) Risoluzione n° 17 (B. U. 1, p. 21).
Risoluzione n° 76 (B. U. 3, p. 30).
Risoluzione n° 463 (B. U. 15, p. 37).

(4) Risoluzione n° 11 (B. U. 1, p. 18).
Risoluzione n° 174 (B. U. 7, p. 16).

(5) Risoluzione n° 12 (B. U. 1, p. 18).

(6) Risoluzione n° 130 (B. U. 5, p. 29).

(7) V. la Nota n° 4 relativa al paragrafo 5 dell art. 34.

Toute modification proposée aux articles de la présente Convention sera discutée par la Commission Internationale de Navigation Aérienne, qu'elle émane de l'un des Etats contractants ou de la Commission elle-même. Aucune modification de cette nature ne pourra être proposée à l'acceptation des Etats contractants, si elle n'a été approuvée par les deux tiers au moins du total possible des voix.

Les modifications apportées aux articles de la Convention (exception faite des Annexes) doivent, avant de porter effet, être expressément adoptées par les Etats contractants.

Les frais d'organisation et de fonctionnement de la Commission Internationale de Navigation Aérienne seront supportés par les Etats contractants *(1)*; *le total en sera réparti à raison de deux parts pour les Etats-Unis d'Amérique, l'Empire britannique, la France, l'Italie et le Japon et d'une part pour chacun des autres Etats (2)*.

Les frais occasionnés par l'envoi de délégations techniques seront supportés par leurs Etats respectifs.

Any proposed modification of the Articles of the present Convention shall be examined by the International Commission for Air Navigation, whether it originates with one of the contracting States or with the Commission itself. No such modification shall be proposed for adoption by the contracting States, unless it shall have been approved by at least two-thirds of the total possible votes.

All such modifications of the Articles of the Convention (but not of the provisions of the Annexes) must be formally adopted by the contracting States before they become effective.

The expenses of organisation and operation of the International Commission for Air Navigation shall be borne by the contracting States *(1)*; *the total shall be allocated in the proportion of two shares each for the United States of America, the British Empire, France, Italy and Japan and one share each for all the other States (2)*.

The expenses occasioned by the sending of technical delegations will be borne by their respective States.

Le modificazioni proposte agli articoli della convenzione saranno esaminate dalla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea, sia che provengano da uno degli Stati contraenti, sia dalla Commissione medesima. Tali proposte non potranno essere presentate der l'accettazione agli Stati contraenti, se pon saranno approvate coi due terzi almeno nel totale assoluto dei voti.

Le modificazioni agli articoli della convenzione, — non quelle degli allegati, — dovranno essere adottate ufficialmente dagli Stati contraenti, prima di divenire esecutorie.

Le spese di organizzazione e di funzionamento della Commissione Internazionale di Navigazione Aerea saranno sostenute dagli Stati contraenti *(1)*; *il totale delle dette spese sarà ripartito in ragione di due parti per gli Stati Uniti d'America, l'Impero Britannico, la Francia, l'Italia, il Giappone, e in ragione di una parte per gli altri Stati (2)*.

Le spese derivanti dall'invio di delegazioni techniche saranno sostenute dagli Stati rispettivi.

CHAPITRE IX

DISPOSITIONS FINALES

ART. 35. — Les Hautes Parties Contractantes s'engagent, chacune en ce qui la concerne, à coopérer autant que possible aux mesures internationales relatives à :

a) la centralisation et la distribution des informations météorologiques, soit statistiques, soit courantes ou spéciales, conformément aux dispositions de l'Annexe G *(3)*;

b) la publication de cartes aéronautiques unifiées, ainsi que l'établissement d'un système uniforme de repères aéronautiques, conformément aux dispositions de l'Annexe F;

c) l'usage de la radiotélégraphie dans la navigation aérienne, l'établissement des stations radiotélégraphiques nécessaires, ainsi que l'observation des règlements radiotélégraphiques internationaux *(4)*.

ART. 36. — Des dispositions générales relatives aux douanes, en ce qui concerne la navigation aérienne internationale, font

CHAPTER IX

FINAL PROVISIONS

ART. 35. — The High Contracting Parties undertake as far as they are respectively concerned to co-operate as far as possible in international measures concerning

(a.) The collection and dissemination of statistical, current, and special meteorological information, in accordance with the provisions of Annex G *(3)*;

(b.) The publication of standard aeronautical maps, and the establishment of a uniform system of ground marks for flying, in accordance with the provisions of Annex F;

(c.) The use of wireless telegraphy in air navigation, the establishment of the necessary wireless stations, and the observance of international wireless regulations *(4)*.

ART. 36. — General provisions relative to customs in connection with international air navigation are the subject of a special

CAPITOLO IX

DISPOSIZIONI FINALI

ART. 35. — Le Alte Parti contraenti si impegnano, ciascuna per quanto la concernes a cooperare per quanto è possibile ai provvedimenti di carattere internazionale relativi

a) alla raccolta e diffusione di dati statistici meteorologici, correnti o speciali, secondo le disposizioni dell'allegato G *(3)*

b) alla pubblicazione di carte aeronautiche e all'impianto di un sistema uniforme di segnali aeronautici al suolo, secondo le disposizioni dell'allegato F;

c) all'uso della radiotelegrafia nella navigazione aerea, all'impianto delle stazioni radiotelegrafiche occorrenti, e all'osservanza dei regolamenti internazionali di radiotelegrafia *(4)*.

ART. 36. — Disposizioni generali relative alle dogane e concernenti la navigazione aerea internazionale sono oggetto di accordi

---

(1) BUDGET DES ANNÉES 1922 ET 1923
RÉSOLUTION N° 5 (B. O. 1, p. 13).
COMPTES DE 1922 :
RÉSOLUTION N° 85 (B. O. 4, p. 14).
COMPTES DE 1923
RÉSOLUTION N° 181 (B. O. 7, p. 25).
BUDGET DE 1924 :
RÉSOLUTION N° 86 (B. O. 4, p. 15).
COMPTES DE 1924 :
RÉSOLUTION N° 246 (B. O. 9, p. 16).
BUDGET DE 1925 :
RÉSOLUTION N° 141 (B. O. 6, p. 24).
COMPTES DE 1925 :
RÉSOLUTION N° 311 (B. O. 11, p. 16).
BUDGET DE 1926 :
RÉSOLUTION N° 220 (B. O. 8, p. 26).
RÉSOLUTIONS N°s 279 ET 280 (B. O. 10, p. 16).
COMPTES DE 1926 :
RÉSOLUTION N° 387 (B. O. 13, p. 42).
BUDGET DE 1927 :
RÉSOLUTIONS N°s 278 ET 281 (B. O. 10, p. 15 et 16).
COMPTES DE 1927 ;
RÉSOLUTION N° 452 (B. O. 15, p. 24).
BUDGET DE 1928 :
RÉSOLUTION N° 349 (B. O. 12, p. 18).
COMPTES DE 1928 :
RÉSOLUTION N° 495 (B. O. 17, p. 25).
BUDGET DE 1929 :
RÉSOLUTION N° 418 (B. O. 14, p. 17).
COMPTES DE 1929 :
RÉSOLUTION N° 510 (B. O. 18, p. 24).
BUDGET DE 1930 :
RÉSOLUTION N° 454 (B. O. 15, p. 25).
BUDGET DE 1931 :
RÉSOLUTION N° 511 (B. O. 18, p. 24).

(2) VOIR LA NOTE N° 4 RELATIVE AU PARAGRAPHE 5 CI-DESSUS DE L'ARTICLE 34.

(3) RÉSOLUTION N° 257 (B. O. 9 p. 21).

(4) RÉSOLUTION N° 167 (B. O. 6, p. 48).

(1) BUDGET FOR THE YEARS 1922 AND 1923
RESOLUTION NO. 5 (O. B. 1 p. 13).
ACCOUNTS FOR 1922 :
RESOLUTION NO. 85 (O. B. 4, p. 14).
ACCOUNTS FOR 1923 :
RESOLUTION NO. 181 (O. B. 7, p. 25).
BUDGET FOR 1924 :
RESOLUTION NO. 86 (O. B. 4, p. 15).
ACCOUNTS FOR 1924 :
RESOLUTION NO. 246 (O. B. 9, p. 16).
BUDGET FOR 1925 :
RESOLUTION NO. 141 (O. B. 6, p. 24).
ACCOUNTS FOR 1925 :
RESOLUTION NO. 311 (O. B. 11, p. 16).
BUDGET FOR 1926 :
RESOLUTION NO 220 (O. B. 8, p. 26).
RESOLUTIONS NO. 279 AND 280 (O. B. 10, p. 16).
ACCOUNTS FOR 1926 :
RESOLUTION NO. 387 (O. B. 13, p. 42).
BUDGET FOR 1927 :
RESOLUTIONS NO. 278 AND 281 (O. B. 10, pp. 15, 16).
ACCOUNTS FOR 1927 :
RESOLUTION NO. 452 (O. B. 15, p. 24).
BUDGET FOR 1928 :
RESOLUTION NO. 349 (O. B. 12, p. 18).
ACCOUNTS FOR 1928 :
RESOLUTION NO. 495 (O. B. 17, p. 25).
BUDGET FOR 1929 :
RESOLUTION NO. 418 (O. B. 14, p. 17).
ACCOUNTS FOR 1929 :
RESOLUTION NO. 510 (O. B. 18, p 24).
BUDGET FOR 1930 :
RESOLUTION NO. 454 (O. B. 15, p. 25).
BUDGET FOR 1931 :
RESOLUTION NO. 511 (O. B. 18, p. 24).

(2) SEE NOTE NO. 4 RELATING TO PARAGRAPH 5 ANTE OF ARTICLE 34.

(3) RESOLUTION NO. 257 (O. B. 9, p. 21).

(4) RESOLUTION NO. 167 (O. B. 6, p. 48).

(1) BILANCIO DEGLI ANNI 1922 E 1923 :
RISOLUZIONE N° 5 (B. U. 1, p. 13).
RENDICONTO DEL 1922 :
RISOLUZIONE N° 85 (B. U. 4, p. 14).
RENDICONTO DEL 1923 :
RISOLUZIONE N° 181 (B. U. 7, p. 25).
BILANCIO DEL 1924 :
RISOLUZIONE N° 86 (B. U. 4, p. 15).
RENDICONTO DEL 1924.
RISOLUZIONE N° 246 (B. U 9, p. 16).
BILANCIO DEL 1925 :
RISOLUZIONE N° 141 (B. U. 6, p. 24).
RENDICONTO DEL 1925 :
RISOLUZIONE N° 311 (B. U. 11 p. 16).
BILANCIO DEL 1926 :
RISOLUZIONE N° 220 (B. U 8 p. 26).
RISOLUZIONI N° 279 E 280 (B U. 10, p. 16).
RENDICONTO DEL 1926 :
RISOLUZIONE N° 387 (B. U. 13, p. 42).
BILANCIO DEL 1927 :
RISOLUZIONI N° 278 E 281 (B. U. 10, p. 15 e 16).
RENDICONTO DEL 1927 :
RISOLUZIONE N° 452 (B. U. 15, p. 24).
BILANCIO DEL 1928 :
RISOLUZIONE N° 349 (B. U. 12, p. 18).
RENDICONTO DEL 1928 :
RISOLUZIONE N° 495 (B. U. 17, p. 25).
BILANCIO DEL 1929 :
RISOLUZIONE N° 418 (B. U. 14, p. 17).
RENDICONTO DEL 1929 :
RISOLUZIONE N° 510 (B. U. 18, p. 24).
BILANCIO DEL 1930 :
RISOLUZIONE N° 454 (B. U. 15, p. 25).
BILANCIO DEL 1931 :
RISOLUZIONE N° 511 (B. U. 18, p. 24).

(2) V. LA NOTA N° 4 RELATIVA AL PARAGRAFO 5 DELL'ART. 34.

(3) RISOLUZIONE N° 257 (B. U. 9, p. 21).

(4) RISOLUZIONE N° 167 (B. U. 6, p. 48).

l'objet d'un accord particulier figurant comme Annexe H à la présente Convention.

Rien, dans la présente Convention, ne pourra être interprété comme s'opposant à ce que les Etats contractants concluent, conformément aux principes établis par la Convention elle-même, des protocoles spéciaux d'Etat à Etat, relativement aux Douanes, à la Police, aux Postes ou à tous autres objets d'intérêt commun concernant la navigation aérienne. Ces protocoles devront être *immédiatement notifiés* à la Commission Internationale de Navigation Aérienne, qui en donnera communication aux autres Etats contractants *(1)*.

ART. 37. — En cas de dissentiment entre deux ou plusieurs Etats relativement à l'interprétation de la présente Convention, le litige sera réglé par la Cour Permanente de Justice Internationale qui sera établie par la Société des Nations et, jusqu'à l'organisation de cette Cour, par voie d'arbitrage.

Si les parties ne s'entendent pas directement sur le choix des arbitres, elles procéderont comme il suit :

Chacune des parties nommera un arbitre, et les arbitres se réuniront pour désigner le surarbitre Si les arbitres ne peuvent se mettre d'accord, les parties désigneront chacune un Etat tiers et les Etats tiers ainsi désignés procéderont à la nomination du surarbitre, soit d'un commun accord, soit en proposant chacun un nom, puis en laissant au sort le soin de choisir entre eux

Les dissentiments relatifs aux règlements techniques annexés à la présente Convention, seront réglés par la Commission Internationale de Navigation Aérienne, à la majorité des voix *(2)*.

Au cas où le différend porterait sur la question de savoir si l'interprétation de la Convention elle-même, ou celle d'un des règlements *est* engagée, il appartiendra au tribunal arbitral, prévu au paragraphe 1er du présent article, de statuer souverainement

ART. 38 — En cas de guerre, les stipulations de la présente Convention ne porteront pas atteinte à la liberté d'action des Etats contractants, soit comme belligérants, soit comme neutres.

ART. 39. — Les dispositions de la présente Convention sont complétées par les Annexes A à H, qui, sous réserve de la disposition de l'article 34, alinéa c), ont la même valeur et entreront en vigueur en même temps que la Convention elle-même.

ART. 40. — Les Dominions britanniques et l'Inde seront considérés *comme des Etats*, aux fins de la présente Convention.

Les territoires et les ressortissants des Pays de protectorat ou des Territoires administrés au nom de la Société des Nations seront, aux fins de la présente Convention, assimilés aux territoires et aux ressortissants de l'Etat protecteur ou mandataire.

ART. 41. — Les Etats, qui n'ont pas pris part à la guerre de 1914-1919, seront admis à adhérer à la présente Convention.

Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique au Gouvernement de la Répu-

agreement contained in Annex H to the present Convention.

Nothing in the present Convention shall be construed as preventing the contracting States from concluding, in conformity with its principles, special protocols as between State and State in respect of customs, police, posts and other matters *of* common interest in connection with air navigation. Any such protocols shall be at *once notified to the International Commission for Air Navigation* which shall communicate this *information* to the other contracting States *(1)*.

ART. 37. — In the case of a disagreement between two or more States relating to the interpretation of the present Convention, the question in dispute shall be determined by the Permanent Court of International Justice to be established by the League of Nations, and until its establishment by arbitration.

If the parties do not agree on the choice of the arbitrators, they shall proceed as follows :

Each of the parties shall name an arbitrator, and the arbitrators shall meet to name an umpire. If the arbitrators cannot agree, the parties shall each name a third State, and the third States so named shall proceed to designate the umpire, by agreement or by each proposing a name and then determining the choice by lot.

Disagreement relating to the technical regulations annexed to the present Convention, shall be settled by the decision of the International Commission for Air Navigation by a majority of votes *(2)*.

In case the difference involves the question whether the interpretation of the Convention or that of a regulation is concerned, final decision shall be made by arbitration as provided in the first paragraph of this Article.

ART. 38. — In *case* of war, the *provisions of* the present Convention shall not affect the freedom of action of the contracting States either as belligerents or as neutrals.

ART. 39. — The provisions of the present Convention are completed by the Annexes A to H which, subject to Article 34 (c), shall have the same effect and shall come into force at the same time as the Convention itself.

ART. 40. — The British Dominions and India shall be *deemed to be States for* the purposes of the present Convention.

The territories and nationals of Protectorates or of Territories administered in the name of the League of Nations, shall, for the purposes of the present Convention, be assimilated to the territory and nationals of the Protecting or Mandatory States.

ART. 41. — States which have not taken part in the war of 1914-1919 shall be permitted to adhere to the present Convention.

This adhesion *shall be notified* through the diplomatic channel to the Government

particolari, contenuti nell'allegato *H* alla presente convenzione.

Nessuna clausola della presente convenzione sarà interpretata come contraria alla conclusione, da parte degli Stati contraenti, in conformità dei principi stabiliti dalla convenzione *stessa*, di accordi speciali fra Stato e Stato circa le dogane, la polizia, le posto e altri argomenti d'interesse comune, in attinenza con la navigazione aerea. Ogni protocollo di tal genere dovrà essere *notificato* immediatamente alla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea, che *lo* comunicherà agli altri Stati contraenti *(1)*.

ART. 37. — In caso di dissenso fra due o più Stati, relativamente all'interpretazione della presente convenzione, la controversia *sarà* definita dalla Corte permanente di giustizia internazionale, che sarà stabilita dalla Società delle Nazioni, e fino alla costituzione di questa Corte, per via di arbitrato.

Se le parti non si accordano direttamente sulla scelta degli arbitri, esse procederanno nel modo seguente :

Ciascuna delle parti in causa nominerà un arbitro e gli arbitri si *riuniranno* per scegliere il soprarbitro. Se gli arbitri non si accordano, le parti designeranno ciascuna un terzo Stato e gli Stati così designati procederanno alla nomina del soprarbitro, o di comune accordo, o proponendo *ciascuno* un nome e lasciando alla *sorte* la scelta.

In caso di dissenso relativo a uno dei regolamenti tecnici allegati alla presente convenzione, la controversia sarà definita dalla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea, a maggioranza *(2)*.

Nel *caso in cui* il dissenso verta sul punto, se la controversia concerne interpretazione della convenzione o di un regolamento, la decisione finale spetterà a un tribunale arbitrale, a norma del primo comma del presente articolo.

ART. 38. — In caso di guerra, le stipulazioni della presente convenzione non pregiudicheranno la libertà di azione degli Stati contraenti, sia come belligeranti, sia come neutrali.

ART. 39. — Le disposizioni della presente convenzione sono completate dagli *allegati* A-H che, salvo quanto è disposto *all'articolo* 34, lettera c), hanno la stessa *efficacia* ed entreranno in vigore *contemporaneamente* ad essa.

ART. 40. — Ai fini della presente Convenzione, i domini britannici e l'India saranno considerati come Stati.

Ai fini della presente convenzione, il territorio e i cittadini dei territori protetti o amministrati in nome della Società delle Nazioni saranno assimilati al territorio e a cittadini dello Stato protettore o mandatario.

ART. 41. — *Gli Stati che non* hanno preso parte alla guerra del 1914-1919 saranno ammessi a aderire alla presente convenzione.

Questa adesione sarà notificata in via diplomatica al Governo della Repubblica

---

(1) ACCORD ENTRE LA POLOGNE ET LA TCHÉCOSLOVAQUIE (B. O. 16, p 20).
ACCORD ENTRE LA FRANCE, LA BELGIQUE ET LA GRANDE-BRETAGNE (B. O 16, p 23).
ARRANGEMENT ENTRE LA TCHÉCOSLOVAQUIE ET L'AUTRICHE (B O 17, p 8)
CONVENTION ENTRE L'ITALIE ET L'ESPAGNE (B O 17, p. 10 et B. O. 18, p 11)
ACCORD ENTRE L'ITALIE ET L'AUTRICHE (B O. 17 p 12).
CONVENTION ENTRE LA FRANCE ET L'ITALIE (B O. 17, p. 14).

(2) LA MÉTHODE A SUIVRE POUR ASSURER L'EXÉCUTION DE CE PARAGRAPHE A FAIT L'OBJET DE LA RÉSOLUTION N° 50 (B. O. 2, P. 35 ET 36) DE LA C. I. N. A., EXÉCUTOIRE, EN CE QUI CONCERNE LES ETATS CONTRACTANTS, AU MÊME TITRE QUE LES ANNEXES A LA CONVENTION ET EN VIGUEUR A DATER DU 10 AOUT 1923 ◆

(1) AGREEMENT BETWEEN POLAND AND CZECHOSLOVAKIA (O. B. 16, p 20).
AGREEMENT BETWEEN FRANCE, BELGIUM AND GREAT BRITAIN (O. B. 16, p 23).
ARRANGEMENT BETWEEN CZECHOSLOVAKIA AND AUSTRIA (O B. 17, p 8).
CONVENTION BETWEEN ITALY AND SPAIN (O. B. 17, p 10 and O. B 18, p 11)
AGREEMENT BETWEEN ITALY AND AUSTRIA (O. B. 17, p. 12).
CONVENTION BETWEEN FRANCE AND ITALY (O B. 17, p. 14)

(2) THE PROCEDURE TO BE FOLLOWED FOR CARRYING OUT THE TERMS OF THIS PARAGRAPH WAS THE SUBJECT OF RESOLUTION No. 50 (O. B. 2, pp. 35 AND 36) OF THE I. C. A. N. WHICH IS OPERATIVE, AS REGARDS THE CONTRACTING STATES, IN LIKE MANNER AS THE ANNEXES OF THE CONVENTION AND IS IN FORCE AS FROM 10TH AUGUST 1923. ◆

(1) ACCORDO TRA LA POLONIA E LA CZECOSLOVACCA (B. U. 16, p 20).
ACCORDO TRA LA FRANCIA, IL BELGIO E LA GRAN BRETAGNA (B. U. 16, p. 23).
ACCORDO TRA LA CZECOSLOVACCA E L'AUSTRIA (B. U. 17, p. 8)
CONVENZIONE TRA L'ITALIA E LA SPAGNA (B. U. 17, p 10 e B. U. 18, p 11).
ACCORDO TRA L'ITALIA E L'AUSTRIA (B. U. 17, p 12).
ACCORDO TRA LA FRANCIA E L'ITALIA (B. U. 17, p. 14).

(2) IL METODO CHE DEVE ESSER SEGUITO PER ASSICURARE ESECUZIONE A TALE PARAGRAFO HA FORMATO L'OGGETTO DELLA RISOLUZIONE N° 50 (B. U. 2, p. 35) DELLA C. I. N. A., ESECUTORIA, RIGUARDO AGLI STATI CONTRAENTI, ALLO STESSO TITOLO DEGLI ALLEGATI ALLA CONVENZIONE, E IN VIGORE A DATARE DAL 10 AGOSTO 1923. ◆

blique française, et par celui-ci à tous les Etats signataires ou adhérents *(1)*.

ART. 42. — Tout Etat ayant pris part à la guerre de 1914-1919 et n'étant pas signataire de la présente Convention, ne pourra être admis à y adhérer que s'il est Membre de la Société des Nations ou, jusqu'au 1[er] janvier 1923, si son adhésion obtient le consentement des Puissances alliées et associées signataires du Traité de paix conclu avec ledit Etat. Après le 1[er] janvier 1923, cette adhésion pourra être admise, si elle est agréée par les trois quarts au moins des Etats signataires et adhérents votant dans les conditions prévues à l'article 34 de la présente Convention *(2)*.

Les demandes d'adhésion seront adressées au Gouvernement de la République française qui les communiquera aux autres Puissances contractantes. A moins que l'Etat requérant soit admis de plein droit comme membre de la Société des Nations, le Gouvernement français recevra les suffrages desdites Puissances et leur fera connaître le résultat du vote.

ART. 43. — La présente Convention ne pourra être dénoncée avant le 1[er] janvier 1922. En cas de dénonciation, celle-ci devra être notifiée au Gouvernement de la République française, qui en donnera communication aux autres Parties contractantes. Elle n'aura d'effet qu'un an au moins après ladite notification et vaudra seulement au regard de la Puissance qui y aura procédé *(3)*.

LA PRÉSENTE CONVENTION sera ratifiée. Chaque Puissance adressera sa ratification au Gouvernement français, par les soins duquel il en sera donné avis aux autres Puissances signataires *(4)*.

Les ratifications resteront déposées dans les archives du Gouvernement français.

La présente Convention entrera en vigueur, pour chaque Puissance signataire, vis-à-vis des autres Puissances ayant déjà ratifié, quarante jours après le dépôt de sa ratification.

Dès la mise en vigueur de la présente Convention, le Gouvernement français adressera une copie certifiée de celle-ci aux Puissances qui, en vertu des Traités de paix, se sont engagées à appliquer des règles de navigation aérienne conformes à celles de ladite Convention.

FAIT à Paris, le treize octobre mil neuf cent dix-neuf, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement de la République française, et dont les copies authentiques seront remises aux Etats contractants. Ledit exemplaire, daté comme il est dit ci-dessus, pourra être signé jusqu'au douze avril mil neuf cent vingt inclusivement.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, dont les pouvoirs ont été reconnus en bonne et due forme, ont signé la présente Convention dont les textes français, anglais et italien auront même valeur.

of the French Republic, and by it to all the signatory or adhering States *(1)*.

ART. 42. — A State which took part in the war of 1914-1919 but which is not a signatory of the present Convention, may adhere only if it is a member of the League of Nations or, until January 1, 1923, if its adhesion is approved by the Allied and Associated Powers signatories of the Treaty of Peace concluded with the said State. After January 1, 1923, this adhesion may be admitted if it is agreed to by at least three-fourths of the signatory and adhering States voting under the conditions provided by Article 34 of the present Convention *(2)*.

Applications for adhesions shall be addressed to the Government of the French Republic, which will communicate them to the other contracting Powers. Unless the State applying is admitted *ipso facto* as a Member of the League of Nations, the French Government will receive the votes of the said Powers and will announce to them the result of the voting.

ART. 43. — The present Convention may not be denounced before January 1, 1922. In case of denunciation, notification thereof shall be made to the Government of the French Republic, which shall communicate it to the other contracting Parties. Such denunciation shall not take effect until at least one year after the giving of notice, and shall take effect only with respect to the Power which has given notice *(3)*.

THE PRESENT CONVENTION shall be ratified. Each Power will address its ratification to the French Government, which will inform the other signatory Powers *(4)*.

The ratifications will remain deposited in the archives of the French Government.

The present Convention will come into force for each signatory Power, in respect of other Powers which have already ratified, forty days from the date of the deposit of its ratification.

On the coming into force of the present Convention, the French Government will transmit a certified copy to the Powers which under the Treaties of Peace have undertaken to enforce rules of aerial navigation in conformity with those contained in it.

DONE at Paris, the thirteenth day of October nineteen hundred and nineteen in a single copy which shall remain deposited in the archives of the French Government, and of which duly authorised copies shall be sent to the contracting States.

The said copy, dated as above, may be signed until the twelfth day of April nineteen hundred and twenty inclusively.

In FAITH WHEREOF the hereinafter-named Plenipotentiaries whose powers have been found in good and due form have signed the present Convention in the French, English and Italian languages, which are equally authentic.

francese e da questo a tutti gli Stati firmatari o aderenti *(1)*.

ART. 42. — Ogni Stato che abbia preso parte alla guerra del 1914-1919, ma che non sia firmatario della presente convenzione, non potrà essere ammesso a aderirvi se non è membro della Società delle Nazioni, o, fino al 1° gennaio 1923, se la sua adesione non ottiene il consenso delle Potenze alleate e associate, firmatarie del trattato di pace conchiuso col detto Stato. Dopo il 1° gennaio 1923, questa adesione potrà essere ammessa se è consentita almeno da tre quarti degli Stati firmatari e aderenti, nelle condizioni stabilite all'articolo 34 della presente convenzione *(2)*.

Le domande di adesione saranno dirette al Governo della Repubblica francese, che le comunicherà alle altre Potenze contraenti; salvo che lo Stato richiedente sia ammesso di pieno *diritto* come membro della Società delle Nazioni, il Governo francese raccoglierà i voti delle dette Potenze e farà loro conoscere il risultato della votazione.

ART. 43. — La presente convenzione non potrà essere denunciata fino al 1° gennaio 1922. In caso di denuncia, questa dovrà essere notificata al Governo della Repubblica francese, che ne darà comunicazione alle altre Parti contraenti. Essa non avrà effetto che un anno dopo la notificazione e varrà soltanto nei riguardi della Potenza che vi avrà proceduto *(3)*.

LA PRESENTE CONVENZIONE sarà ratificata. Ciascuna Potenza invierà la propria ratifica al Governo francese, a cura del quale ne sarà dato avviso alle altre Potenze firmatarie *(4)*.

Le ratifiche rimarranno depositate negli *archivi* del Governo francese.

La presente convenzione entrerà in vigore, per ciascuna Potenza firmataria, di fronte alle altre Potenze che l'abbiano già ratificata, quaranta giorni dopo il deposito della sua ratifica

Appena la convenzione sarà entrata in vigore, il Governo francese ne invierà copia autentica alle Potenze che, in forza dei trattati di pace, si sono impegnate a *sancire* norme di navigazione aerea conformi a quelle di questa convenzione.

FATTA a Parigi il tredici ottobre mille novecento diciannove, in un solo esemplare, che resterà depositato negli archivi del Governo della Repubblica francese, e copie autentiche del quale saranno rimesse agli Stati contraenti.

L'esemplare datato come sopra potrà essere sottoscritto fino *al* dodici aprile mille novecento venti inclusivamente.

IN FEDE DI CHE, i Plenipotenziari, i poteri dei quali sono stati riconosciuti in buona e debita forma, hanno sottoscritto la presente convenzione, redatta in francese, in inglese e in italiano: i tre testi avranno pari efficacia.

---

(1) ADHÉSION DE LA PERSE (B. O. 1, p. 5).
ADHÉSION DU CHILI (B. O, 10, p. 3).
ADHÉSION DU TERRIT. DE LA SARRE (B.O. 12, p. 3).
ADHÉSION DE LA SUÈDE (B. O. 13, p. 3).
ADHÉSION DU DANEMARK (B. O. 13, p. 4).
ADHÉSION DES PAYS-BAS (B. O. 14, p. 3)

(2) RÉSOLUTION N° 78 (B. O. 3, p. 31).
ADHÉSION DE LA BULGARIE (B. O. 5, p. 3)

(3) DÉNONCIATION DE LA BOLIVIE (B. O. 8, p. 3).

(4) RATIFICATIONS SUR LA CONVENTION :
BELGIQUE, BOLIVIE, EMPIRE BRITANNIQUE, FRANCE, GRÈCE, PORTUGAL, ETAT SERBE-CROATE-SLOVÈNE, SIAM (B. O. 1, p. 3).
JAPON (B. O. 1, p. 4).
ITALIE (B. O. 3, p. 3).
TCHÉCOSLOVAQUIE (B. O. 5, p. 3).
ROUMANIE (B. O. 6, p. 4).
URUGUAY (B. O. 7, p. 3).
POLOGNE (B. O. 7, p. 3).
PANAMA (B. O. 16, p. 2).

(VOIR L'ÉTAT DES SIGNATURES, ACCESSIONS, RATIFICATIONS ET ADHÉSIONS AU BULLETIN OFFICIEL N° 18, PAGE 20).

(1) ADHESION OF PERSIA (O. B. 1, p. 5).
ADHESION OF CHILE (O. B. 10, p. 3).
ADHESION OF THE SAAR TERRIT. (O. B. 12, p. 3).
ADHESION OF SWEDEN (O. B. 13, p. 3).
ADHESION OF DENMARK (O. B. 13, p. 4).
ADHESION OF THE NETHERLANDS (O. B. 14, p. 3).

(2) RESOLUTION No. 78 (O. B. 3, p. 31).
ADHESION OF BULGARIA (O. B. 5, p. 3).

(3) DENUNCIATION OF BOLIVIA (O. B. 8, p. 3).

(4) RATIFICATIONS OF THE CONVENTION :
BELGIUM, BOLIVIA, BRITISH EMPIRE, FRANCE, GREECE, PORTUGAL, KINGDOM OF THE SERBS CROATS AND SLOVENES, SIAM (O. B. 1, p. 3).
JAPAN (O. B. 1, p. 4).
ITALY (O. B. 3, p. 3).
CZECHOSLOVAKIA (O. B. 5, p. 3).
ROUMANIA (O. B. 6, p. 4).
URUGUAY (O. B. 7, p. 3).
POLAND (O. B. 7, p. 3).
PANAMA (O. B. 16, p. 2).

(SEE THE LIST OF SIGNATURES, ACCESSIONS, RATIFICATIONS AND ADHESIONS IN OFFICIAL BULLETIN No. 18, PAGE 20).

(1) ADESIONE DELLA PERSIA (B. U. 1, p. 5).
ADESIONE DEL CHILI (B. U. 10, p. 3).
ADESIONE DEL TERRIT. DELLA SARRE (B. U. 12, p. 3).
ADESIONE DELLA SVEZIA (B. U. 13, p. 3).
ADESIONE DELLA DANIMARCA (B. U. 13, p. 4).
ADESIONE DEGLI PAESI BASSI (B. U. 14, p. 3).

(2) RISOLUZIONE N° 78 (B. U. 3, p. 31).
ADESIONE DELLA BULGARIA (B. U. 5, p. 3).

(3) DENUNCIA DELLA BOLIVIA (B. U. 8, p. 3).

(4) RATIFICHE DELLA CONVENZIONE :
BELGIO, BOLIVIA, IMPERO BRITANNICO, FRANCIA, GRECIA, PORTOGALLO, STATO SERBO-CROATO-SLOVENO, SIAM (B. U. 1, p. 3).
GIAPPONE (B. U. 1, p. 4).
ITALIA (B. U. 3, p. 3).
CZECOSLOVACCA (B. U. 5, p. 3).
ROMANIA (B. U. 6, p. 4).
URUGUAY (B. U. 7, p. 3).
POLONIA (B. U. 7, p. 3).
PANAMA (B. U. 16, p. 2).

(VEDASI LA SITUAZIONE DELLE FIRME, ACCESSIONI, RATIFICHE E ADESIONI NEL BOLLETTINO UFFICIALE N° 18, PAGINA 20).

ANNEXE
ANNEX
ALLEGATO A

ANNEXES ANNEXES ALLEGATI

ANNEXE A

MARQUES A PORTER SUR LES AÉRONEFS
IMMATRICULATION DES AÉRONEFS
INDICATIFS D'APPEL

SECTION I
GÉNÉRALITÉS

a) *Les marques* de nationalité *et d'immatriculation* [illegible] *sur les aéronefs seront constituées par* un groupe de cinq lettres.

La nationalité de l'aéronef sera indiquée par la première ou les deux premières lettres de ce groupe.

Un trait de longueur égale à la largeur d'une lettre sera placé *immédiatement après la* [illegible] lettres de nationalité.

b) Les groupes de nationalité et d'immatriculation [illegible] *composés conformément aux* indications des sections VIII *et IX* de la présente Annexe *et formés* de lettres majuscules, en caractères romains, exemple

FRANCE F-*ABCD*
[illegible] *HS-XYZ*

c) [illegible] au *Registre matricule et les Certif*[illegible] *d'immatriculation seront établis conformément aux stipulations de la Section VI de la présente Annexe*

SECTION II
POSITIONS DES MARQUES SUR L'APPAREIL

[illegible] nationalité et d'immatriculation [illegible] sur *l'aéronef* et dis[illegible]

[illegible] seront peintes : [illegible] inférieure des plans [illegible] surface supérieure [illegible] des lettres étant [illegible] Elles seront [illegible] chaque côté du fuselage, [illegible] peintes [illegible] entre les ailes et les plans de la queue. S'il [illegible] n'ayant pas de fuselage, [illegible] peintes sur la nacelle qui [illegible]

b) DIRIGEABLES ET BALLONS. — Pour les [illegible] seront disposées *au* [illegible] couple, elles seront répétées sur les deux côtés et sur le haut, cette dernière marque étant à égales distances de celles portées sur les côtés

Pour les ballons, les marques, répétées deux fois, seront peintes près de la circonférence horizontale maxima *d'un ballon sphérique* et aussi loin que possible l'une de l'autre, *et dans le cas d'un ballon non sphérique, sur les posées au voisinage du maître couple, sur les deux côtés, immédiatement au-dessus de la bande de greement ou des points d'attache des câbles de suspension de la nacelle.*

Pour les dirigeables et ballons, les marques disposées sur les flancs devront être visibles aussi bien des côtés que du sol.

SECTION III
DIMENSIONS DES MARQUES DE NATIONALITÉ
ET D'IMMATRICULATION

a) AVIONS. — La hauteur des marques sur les plans des *ailes* sera des quatre cinquièmes de la largeur *de ces plans*. Sur le fuselage ou sur la nacelle, la hauteur des marques sera des quatre cinquièmes de la plus grande hauteur mesurée dans la portion la plus étroite du fuselage ou de la nacelle sur laquelle ces marques sont peintes.

b) DIRIGEABLES ET BALLONS. — Pour les *dirigeables*, la hauteur des marques ne devra pas être inférieure au douzième de la circonférence de la section transversale maximum du dirigeable.

Pour les ballons, la hauteur des marques *sera* au moins égale au *quinzième* de la circonférence *horizontale maxima d'un ballon*

ANNEX A

THE MARKING OF AIRCRAFT
REGISTRATION OF AIRCRAFT
CALL SIGNS

SECTION I
GENERAL

(a) The nationality *and registration marks borne by aircraft* shall be *constituted* by a group of *five* letters.

The nationality of the aircraft shall be indicated by the first letter or the first two letters of such group.

A hyphen of a length equal to the width of one of the letters shall be *placed immediately after the nationality letter or letters.*

(b) The nationality and registration *groups shall be composed as indicated* in Sections VIII *and IX of the present* Annex *and formed of* capital letters in Roman characters, e.g.

FRANCE · F-*ABCD*
SIAM : *HS-XYZ*

c) Entries in the register and certificates of registration shall be in accordance with the provisions of Section VI of this Annex.

SECTION II
LOCATION OF MARKS

The nationality and registration marks shall be painted on *the aircraft* in the following manner :—

(a) FLYING MACHINES. — The marks shall be painted once on the lower surface of the lower main planes and once on the upper surface of the top main planes, the top of the letters to be towards the leading edge. They shall also be painted along each side of the fuselage between the main planes and the tail planes. In cases where the machine is not provided with a fuselage the marks shall be painted on the nacelle *instead.*

(b) AIRSHIPS AND BALLOONS. — In the case of airships the marks shall be painted near the maximum cross section on both sides and on the upper surface equidistant from the letters on the sides.

In the case of balloons the marks shall be painted twice near the maximum horizontal circumference *of a spherical balloon* as far as possible from one another, and, *on a non-spherical balloon, near the maximum cross section on both sides immediately above the rigging band or the points of attachment of the basket suspension cables.*

In the case both of airships and balloons the side marks shall be visible both from the sides and ground.

SECTION III
MEASUREMENTS OF NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS

(a) FLYING MACHINES. — The height of the marks on the *main planes* shall be equal to four-fifths of the chord. The height of the marks on the fuselage or nacelle shall be four-fifths of the *greatest* depth of the narrowest part of that portion of the fuselage or nacelle on which the marks are painted.

(b) AIRSHIPS AND BALLOONS. — In the case of airships, the height of the marks shall be equal to at least one-twelfth of the circumference at the maximum transverse cross section of the airship.

In the case of balloons the height of the marks *shall* be equal to at least one-*fifteenth* of the *maximum horizontal* circumference *of a*

ALLEGATO A

MARCHE DEGLI AEROMOBILI
IMMATRICOLAZIONE DEGLI AEROMOBILI
INDICATIVI DI CHIAMATA

SEZIONE I
GENERALITÀ

a) Le marche di nazionalità *e di immatricolazione degli aeromobili saranno costituite da* un gruppo di *cinque* lettere.

La nazionalità dell'aeromobile sarà indicata dalla prima lettera o dalle prime due lettere di questo gruppo.

Immediatamente dopo la lettera o le lettere di nazionalità, sarà tracciato un tratto di linea di lunghezza uguale alla larghezza di una lettera.

b) *I gruppi* di nazionalità e di immatricolazione *saranno composti secondo le indicazioni* delle Sezioni VIII *e IX del presente* Allegato, e *formati* di lettere maiuscole in caratteri romani ; per esempio :

FRANCIA : F-*ABCD*
SIAM : *HS-XYZ*

c) *Le iscrizioni sul Registro di immatricolazione i Certificati di immatricolazione saranno conformi alle norme fissate nella Sezione VI del presente Allegato.*

SEZIONE II
POSIZIONE DELLE MARCHE

Le marche di nazionalità e di *immatricolazione* devono essere *dipinte sull' aeromobile e disposte* nella maniera seguente :

a) VELIVOLI. — Le marche devono essere dipinte *una volta* sopra la superficie inferiore dei piani principali inferiori e *una volta* sopra la superficie superiore dei piani principali superiori, col vertice delle lettere dalla parte del bordo anteriore. Esse saranno dipinte anche lungo i lati della fusoliera fra i piani principali e quelli di coda. Se il velivolo non ha fusoliera, le marche saranno dipinte sulla *navicella che la sostituirà.*

b) DIRIGIBILI E PALLONI. — Per i dirigibili, le marche saranno dipinte verso la sezione maestra ai due lati e sulla superficie superiore ; *i due distintivi laterali devono essere equidistanti della marca superiore.*

Per i palloni *sferici*, le marche saranno dipinte su due punti opposti della circonferenza orizzontale massima ; *nel caso di palloni non sferici, saranno disposte in prossimità della sezione maestra, sui due lati, immediatamente sotto ai punti di attacco dei cavi di sospensione della navicella.*

In entrambi i casi le marche laterali devono essere visibili dai lati e dal suolo.

SEZIONE III
DIMENSIONI DELLE MARCHE DI NAZIONALITÀ
E DI IMMATRICOLAZIONE

a) VELIVOLI. — L'altezza delle marche sui *piani principali* sarà eguale ai 4/5 della *larghezza dei piani*. L'altezza delle marche sulla fusoliera o sulla navicella sarà eguale ai 4/5 della *più grande* altezza *misurata nella porzione la più stretta* della fusoliera o della navicella sulla quale le marche sono dipinte.

b) DIRIGIBILI E PALLONI. — Per i dirigibili, l'altezza delle marche sarà eguale almeno a 1/12 del perimetro della sezione maestra del dirigibile.

Per i palloni *sferici*, l'altezza delle marche *sarà* uguale almeno *ad un quindicesimo* della circonferenza *orizzontale massima* del pallone

sphérique et, dans le cas d'un ballon non sphérique, au moins égale au douzième de la circonférence prise à la hauteur du maître couple.

c) Généralités. — Pour tous les aéronefs, la hauteur des marques de nationalité *et* d'immatriculation pourra ne pas dépasser 2 m. 50.

SECTION IV

DIMENSIONS, TYPE DES LETTRES, ETC.

(a) *Dans la mesure où le permettra la construction de l'aéronef*, la largeur des caractères sera égale aux deux tiers de leur hauteur, l'épaisseur *des caractères* sera égale au sixième de *leur* hauteur *et, sauf dans le cas prévu à la Section VI*, un espace égal à la moitié de la largeur des lettres sera laissé entre celles-ci. Les lettres seront en caractères ordinaires pleins, tous de même type et de mêmes dimensions.

(b) *Les marques, pour être très clairement lisibles, seront peintes d'une couleur qui tranchera franchement sur le fond.*

SECTION V

ENTRETIEN

Les marques de nationalité et d'immatriculation seront disposées le mieux possible, en tenant compte des formes de l'aéronef. Ces marques devront être tenues constamment propres et rester toujours visibles.

SECTION VI

REGISTRE MATRICULE ET CERTIFICAT D'IMMATRICULATION

Le registre matricule et le certificat d'immatriculation devront contenir un signalement de l'aéronef et indiqueront : le numéro ou toute autre marque d'identité donnée par le constructeur à l'appareil ; les marques de nationalité et d'immatriculation ci-dessus mentionnées ; le port d'attache de l'aéronef ; les nom et prénoms, la nationalité et le domicile du propriétaire, ainsi que la date de l'immatriculation.

Le Certificat d'immatriculation sera établi conformément au modèle ci-après.

ÉTAT
MINISTÈRE
ADMINISTRATION
ou
SERVICE

CERTIFICAT D'IMMATRICULATION

N°......

Marques de nationalité et d'immatriculation ....
(1) *Type et description*..............................
....
(2) *Nom et adresse du constructeur*..............................
....
(3) *Numéro de série du constructeur*..............
(4) *Nom du propriétaire*..............................
(5) *Domicile du propriétaire*..............................
....
(6) *Nationalité du propriétaire*..............
(7) *Port d'attache habituel de l'aéronef*..........

Vu la déclaration que l'aéronef ci-dessus désigné n'est pas immatriculé dans un autre Etat, il est certifié par les présentes que cet aéronef a été dûment inscrit dans le registre de.............. *le*.............. *jour de*....... 19....., *conformément à la Convention portant réglementation de la navigation aérienne en date du 13 octobre 1919, Annexe A et à*..............................
....
et qu'il a reçu les marques de nationalité et d'immatriculation..............................
et possède la nationalité..............................
A......... *le*......... 19.....

(Signature).

spherical balloon and, for a non-spherical balloon, equal to at least one-twelfth of the circumference at the maximum cross section.

(c) General. — In the case *of* all aircraft the letters of the nationality and registration marks need not exceed 2.5 metres in height.

SECTION IV

MEASUREMENT TYPE OF LETTERS, ETC.

(a) *As nearly as the constructional features of the aircraft admit*, the width of the letters shall be two-thirds of their height, the thickness of the letters shall be one-sixth of their height *and, except as provided in Section VI*, a space equal to half the width of the letters shall be left between the letters. The letters shall be painted in plain block type and shall be uniform in shape and size.

(b) *The marks shall be of such a colour in relation to the colour of the background on which they are painted, as will render them clearly legible.*

SECTION V

MAINTENANCE

The nationality and registration marks shall be displayed to the best possible advantage, taking into consideration the constructional features of the aircraft. The marks must *always* be kept clean and visible.

SECTION VI

REGISTER AND CERTIFICATE OF REGISTRATION

The entry in the register and the certificate of registration shall contain a description of the aircraft and shall indicate the number or other identification mark given to it by the maker ; the nationality and registration marks mentioned above ; the usual station of the aircraft ; the full name, nationality and residence of the owner and the date of registration.

The Certificate of Registration will be drawn up in accordance with the following form :

STATE
MINISTRY
DEPARTMENT
or
SERVICE

CERTIFICATE OF REGISTRATION

N°......

Nationality and Registration Marks...
(1) *Type and Description*..............................
....
(2) *Name and address of Constructor*..............
....
(3) *Constructor's Serial Number*..............
(4) *Name of Owner*..............................
(5) *Address of Owner*..............................
....
(6) *Nationality of Owner*..............................
(7) *Usual station of Aircraft*..............................

Whereas it has been declared that the above mentioned aircraft is not registered in any other State, it is hereby certified that the said aircraft has been duly entered on the register of....... *on the*... *day of*.... 19.. *in accordance with the Convention for the Regulation of Aerial Navigation, dated 13th October 1919, Annex A, and with*.....
....
.... *and has been allocated the Nationality and Registration Marks*......
.....*and is of*.............. *nationality.*
Given at......... *this*... *day of*.... 19..

(Signature).

nel caso di palloni non sferici, sarà uguale almeno ad un dodicesimo della circonferenza misurata all' altezza della sezione maestra.

c) Generalita. — In ogni caso le lettere delle marche di nazionalità e di *immatricolazione* potranno non eccedere metri 2.50 in altezza.

SEZIONE IV

DIMENSIONI E TIPI DI LETTERE, ECC

(a) *Compatibilmente con la struttura dell' aeromobile*, la larghezza delle lettere sarà *uguale ai* due terzi della loro altezza, la grossezza *delle lettere sarà uguale ad* un sesto della loro altezza, *e, salvo quanto è previsto alla Sezione VI, sarà lasciato* fra le lettere *uno* spazio uguale alla metà della loro larghezza. Le lettere saranno dipinte in caratteri ordinari pieni *tutti dello stesso tipo e delle stesse dimensioni.*

(b) *Le marche, per essere leggibili molto chiaramente, devono essere dipinte con un colore che spicchi nettamente sul fondo.*

SEZIONE V

MANUTENZIONE

Le marche di nazionalità e di *immatricolazione* devono essere disposte nelle migliore condizioni possibili di visibilità, tenendo contei delle linee di costruzione dell'aeromobile. Le marche dovranno essere mantenute *sempre* pulite e visibili.

SEZIONE VI

REGISTRO AERONAUTICO E CERTIFICATO DI IMMATRICOLAZIONE

L'iscrizione nel registro e il certificato di immatricolazione devono contenere una descrizione dell'aeromobile e indicare il numero o le altre marche d'identificazione dategli dal costruttore : le marche di nazionalità e di *immatricolazione* predette ; l'aeroporto abituale dell'aeromobile ; il nome e cognome, la nazionalità *o* la residenza del proprietario, e la data di *immatricolazione.*

Il Certificato di immatricolazione sarà redatto secondo il modulo seguente :

STATO
MINISTERO
AMMINISTRAZIONE
o
SERVIZIO

CERTIFICATO DI IMMATRICOLAZIONE

N°..........

Marche di nazionalità e di immatricolazione..............................
(1) *Tipo e descrizione*..............................
....
(2) *Nome ed indirizzo del costruttore*......
....
(3) *Numero di serie dato dal costruttore*....
(4) *Nome del proprietario*..............................
(5) *Domicilio del proprietario*..............
....
(6) *Nazionalità del proprietario*..........
(7) *Aeroporto di abituale residenza dell'aeromobile*..............................

Vista la dichiarazione che l'aeromobile sopra descritto non è immatricolato presso altri Stati, si certifica che tale aeromobile è stato debitamente iscritto nel registro di...
il........ *giorno di*........ 19......, *conformente alla Convenzione per il regolamento della navigazione aerea in data del 13 ottobre 1919, Allegato A, ed a*........
....
che ad esso sono state assegnate le marche di nazionalità e di immatricolazione......
e che esse possiede la nazionalità..........
A........ *il*....... 19.........

(Firma).

SECTION VII

PLAQUE D'IDENTITÉ

Tout aéronef doit porter, fixée d'une façon apparente à la nacelle ou au fuselage, une plaque de métal sur laquelle seront inscrits les nom, prénoms et domicile du propriétaire et les marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef.

SECTION VII

IDENTIFICATION PLATE

All aircraft shall carry affixed to the car *(or basket)* or to the fuselage in a prominent position a metal plate, inscribed with the names and residence of the owner and the marks of nationality and registration.

SEZIONE VII

TARGA DI IDENTITÀ

Ogni aeromobile deve portare fissata alla navicella o alla fusoliera, in posizione visibile, una targa di metallo sulla quale siano incisi il nome e cognome e la residenza del proprietario e le marche di nazionalità e di *immatricolazione.*

SECTION VIII

TABLEAU DES MARQUES

Les marques allouées à chacun des Etats s'appliquent aux aéronefs de *ses* colonies, Protectorats *et* Dépendances ou *de* Pays gouvernés par lui en vertu d'un mandat de la Société des Nations, *a moins que des marques propres ne leur soient attribuées dans le Tableau des marques ci-après*

Les vingt-six lettres de l'alphabet *pourront etre employées pour former les combinaisons prévues ; les lettres accentuées seront exclues.*

Toutefois les combinaisons qui pourraient etre confondues avec le signal de détresse (SOS) ou avec d'autres signaux de même nature comme XXX (signal d'urgence), PAN (signal d'urgence dans le service radioaérien) et TTT (signal de sécurité) ainsi que les combinaisons comportant la lettre W comme deuxième lettre ne pourront pas être employées.

(VOIR CI-APRÈS LE TABLEAU DES MARQUES)

SECTION VIII

TABLE OF MARKS

The marks allocated to each State apply to the aircraft of *its* Colonies, Protectorates *and* Dependencies or of countries *governed by it under a mandate of the League of Nations, unless individual marks are allocated to them in the following Table of marks.*

To form the combinations provided for, the twenty-six letters of the alphabet *may be used, accented letters being excluded.*

Nevertheless, combinations which might be confused with the distress signal (SOS) or with other signals of the same nature, such as XXX (urgent signal), PAN (urgent signal in the aviation wireless), and TTT (safety signal) and combinations containing the letter W as second letter may not be used.

(SEE HEREINAFTER THE TABLE OF MARKS)

SEZIONE VIII

TABELLA DELLE MARCHE

Le marche assegnate a ciascuno degli Stati si applicano agli aeromobili delle *sue* colonie, *dei sui* protettorati *e* dipendenze o dei paesi da esso governati per mandato della Società delle Nazioni, a *meno che, nella Tabella delle marche che segue, non siano loro attribuite marche proprie.*

Le ventisei lettere dell'alfabeto *potranno essere impiegate per formare le combinazioni previste ; saranno escluse le lettere accentate.*

Tuttavia, non potranno adoperarsi nè le combinazioni che potrebbero esser confuse col segnale di pericolo (S O S) o con altri segnali dello stesso genere come XXX (segnale d'urgenza), PAN (segnale di urgenza nel servizio radioaeronautico) e TTT (segnale di sicurezza), nè le combinazioni che comprendano la lettera W come seconda lettera.

(VEDI OLTRE LA TABELLA DELLE MARCHE)

SECTION IX

INDICATIFS D'APPEL

Les marques de nationalité et d'immatriculation d'un aéronef et son indicatif d'appel seront identiques.

L'indicatif d'appel devra être choisi dans la série internationale attribuée, dans le Tableau de répartition ci-dessous (1), à l'Etat contractant dans lequel il sera immatriculé.

L'indicatif d'appel sera utilisé toutes les fois que *l'aéronef* devra émettre ou recevoir des signaux *faits par radiotélégraphie ou par* tout autre *moyen* de communication, *sauf par* signaux optiques dans le cas où *le Code Morse ne serait pas utilisé.*

En radiotéléphonie l'indicatif d'appel doit, pour les stations d'aéronefs, être précédé du nom du propriétaire de l'aéronef (compagnie ou particulier).

SECTION IX

CALL SIGNS

The nationality and registration marks of an aircraft and its call sign shall be identical.

The call sign shall be chosen from the international series assigned, in the Table of allocation given below (1) to the contracting State in which the aircraft if registered.

The call sign shall be used *by the aircraft* in making or receiving signals by wireless telegraphy or other methods of communication except by visual signals when the *Morse Code is not being used.*

In radio-telephony the call sign should, for aircraft stations, be preceded by the name of the owner of the aircraft (company or private owner).

SEZIONE IX

INDICATIVO DI CHIAMATA

Le marche di nazionalità e di immatricolazione di un aeromobile e il suo indicativo di chiamata saranno identici.

L'indicativo di chiamata dovrà essere scelto nella serie internazionale attribuita nella Tabella di ripartizione riportata più oltre (1), allo Stato contraente presso il quale l'aeromobile sarà immatricolato.

L'indicativo di chiamata dovrà essere adoperato ogni qualvolta l'aeromobile dovrà emettere o ricevere segnali *fatti con la* radiotelegrafia o *con qualsiasi* altro mezzo di comunicazione, *salvo* per i segnali ottici *nel* caso *in cui non sarà usato il codice Morse.*

Nelle comunicazioni radiotelefoniche, effettuate dalle stazioni di bordo degli aeromobili, l'indicativo di chiamata deve essere preceduto dal nome del proprietario dell'aeromobile (Compagnia o privato).

---

(1) *TABLEAU DE RÉPARTITION DES INDICATIFS D'APPEL DE LA CONVENTION RADIOTÉLÉGRAPHIQUE DE WASHINGTON* (1927)

Chili	*CAA-CEZ*	*Etats-Unis*	*K*	*Territoire de la Sarre*	*TSA-TSZ*
Canada	*CFA-CKZ*	*Norvège*	*LAA-LNZ*	*Hedjaz*	*UHA-UHZ*
Cuba	*CLA-CMZ*	*République Argentine*	*LOA-LVZ*	*Indes néerlandaises*	*UIA-UKZ*
Maroc	*CNA-CNZ*	*Bulgarie*	*LZA-LZZ*	*Luxembourg*	*ULA-ULZ*
Bolivie	*CPA-CPZ*	*Grande-Bretagne*	*M*	*Royaume des Serbes, Croates et Slovènes*	*UNA-UNZ*
Colonies portugaises	*CRA-CRZ*	*Etats-Unis*	*N*	*Autriche*	*UOA-UOZ*
Portugal	*CSA-CUZ*	*Pérou*	*OAA-OBZ*	*Canada*	*VAA-VGZ*
Roumanie	*CVA-CVZ*	*Finlande*	*OHA-OHZ*	*Australie*	*VHA-VMZ*
Uruguay	*CWA-CXZ*	*Tchécoslovaquie*	*OKA-OKZ*	*Terre-Neuve*	*VOA-VOZ*
Monaco	*CZA-CZZ*	*Belgique et Colonies*	*ONA-OTZ*	*Colonies et Protectorats britanniques*	*VPA-VSZ*
Allemagne	*D*	*Danemark*	*OUA-OZZ*	*Indes britanniques*	*VTA-VWZ*
Espagne	*EAA-EHZ*	*Pays-Bas*	*PAA-PIZ*	*Etats-Unis*	*W*
Irlande	*EIA-EIZ*	*Curaçao*	*PJA-PJZ*	*Mexique*	*XAA-XFZ*
Libéria	*ELA-ELZ*	*Indes néerlandaises*	*PKA-POZ*	*Chine*	*XGA-XUZ*
Esthonie	*ESA-ESZ*	*Brésil*	*PPA-PYZ*	*Afghanistan*	*YAA-YAZ*
Ethiopie	*ETA-ETZ*	*Surinam*	*PZA-PZZ*	*Nouvelles-Hébrides*	*YHA-YHZ*
France, Colonies et Protectorats	*F*	*URSS*	*RAA-RQZ*	*Iraq*	*YIA-YIZ*
Grande-Bretagne	*G*	*Perse*	*RVA-RVZ*	*Lettonie*	*YLA-YLZ*
Hongrie	*HAA-HAZ*	*République de Panama*	*RXA-RXZ*	*Dantzig*	*YMA-YM*
Suisse	*HBA-HBZ*	*Lithuanie*	*RYA-RYZ*	*Nicaragua*	*YNA-YNZ*
Equateur	*HCA-HCZ*	*Suède*	*SAA-SMZ*	*République de El Salvador*	*YSA-YSZ*
Haïti	*HHA-HHZ*	*Pologne*	*SPA-SRZ*	*Vénézuéla*	*YVA-YVZ*
République Dominicaine	*HIA-HIZ*	*Egypte*	*SUA-SUZ*	*Albanie*	*ZAA-ZAZ*
Colombie	*HJA-HKZ*	*Grèce*	*SVA-SZZ*	*Nouvelle-Zélande*	*ZKA-ZMZ*
Honduras	*HRA-HRZ*	*Turquie*	*TAA-TCZ*	*Paraguay*	*ZPA-ZPZ*
Siam	*HSA-HSZ*	*Islande*	*TFA-TFZ*	*Afrique du Sud*	*ZSA-ZUZ*
Italie et Colonies	*I*	*Guatemala*	*TGA-TGZ*		
Japon	*J*	*Costa-Rica*	*TIA-TIZ*		

INDICATIFS D'APPEL PROVISOIREMENT ALLOUÉS PAR LE BUREAU INTERNATIONAL DE L'UNION TÉLÉGRAPHIQUE (BERNE)

Colonies portugaises	*CQA-CQZ*	*Finlande*	*OFA-OGZ*	*Colonies et Protectorats britanniques*	*ZBA-ZDZ*
Pérou	*OCA-OCZ*	*Egypte*	*STA-STZ*		

TABLEAU DES MARQUES
A PORTER SUR LES AÉRONEFS

(Annexe A de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne, en date à Paris du 13 octobre 1919, modifiée par les Résolutions de la C. I. N. A. N° 436 (Bulletin Officiel N° 14, page 27) N° 475 (Bulletin Officiel N° 15, page 46) et N° 507 (Bulletin Officiel N° 17, page 29).

PAYS	MARQUES DE NATIONALITÉ	MARQUES d'immatriculation
Etats-Unis d'Amérique	*K, N ou W.*	Toutes les combinaisons de quatre lettres.
Grande-Bretagne	G.	
France. *Colonies et Protectorats*	F.	
Italie *et Colonies*	I.	
Japon	J.	
Chili	*CC.*	Toutes les combinaisons de *trois* lettres.
Canada	*CF, CG, CH, CI, CJ ou CK (Voir à V ci-dessous).*	
Maroc	*CN.*	
Colonies Portugaises	*CR.*	
Portugal	*CS, CT ou CU.*	
Roumanie	*CV.*	
Uruguay	*CX.*	
Monaco	*CZ.*	
Etat libre d'Irlande	*EI.*	
Haïti	*HH.*	
Colombie	*HK.*	
Siam	*HS.*	
Bulgarie	*LZ.*	
Pérou	*OB.*	
Tchécoslovaquie	*OK*	
Belgique	*OO.*	
Pays-Bas	*PH.*	
Curaçao	*PJ.*	
Indes Néerlandaises	*PK.*	
Surinam	*PZ.*	
Danemark	*OU, OV, OX, OY ou OZ.*	
Perse	*RV.*	
Suède	*SE.*	
Pologne	*SP.*	
Egypte	*SU.*	
Grèce	*SX.*	
Turquie	*TC.*	
Islande	*TF.*	
Territoire de la Sarre	*TS.*	
Luxembourg	*UL.*	
Canada	*VA, VB, VC, VD, VE, VF ou VG (Voir à C ci-dessus).*	
Australie	*VH.*	
Terre-Neuve	*VO.*	
Colonies et Protectorats britanniques	*VP, VQ ou VR.*	
Indes britanniques	*VT.*	
Mexique	*XA ou XB.*	
Chine	*XT.*	
Afghanistan	*YA.*	
Nouvelles-Hébrides	*YH.*	
Lettonie	*YL.*	
Ville Libre de Dantzig	*YM.*	
République du Salvador	*YS.*	
Vénézuéla	*YV.*	
Nouvelle-Zélande	*ZK.*	
Union Sud-Africaine	*ZS.*	
Yougo-Slavie	*UN.*	

Après que la communication aura été établie au moyen de l'indicatif d'appel de cinq lettres, la station d'aéronef pourra employer un indicatif abrégé constitué :

a) En radiotélégraphie, par les première et dernière lettres de l'indicatif complet de cinq lettres ,

b) En radiotéléphonie, par tout ou partie du nom du propriétaire de l'aéronef (compagnie de navigation aérienne ou particulier), suivi des deux dernières lettres de la marque d'immatriculation

Dans le cas de communications par signaux optiques, *lorsque le code Morse n'est pas utilisé,* on emploiera les méthodes habituelles.

Les dispositions ci-dessus relatives au signal d'appel (indicatif) ne concernent pas les règles spéciales relatives aux signaux prévus à la section II de l'Annexe D.

Once communication has been established by means of the five-letter call sign, the aircraft station may use an abridged call sign, constituted :

(a) in wireless telegraphy, by the first and last letters of the complete five-letter call sign ;

(b) in radio-telephony by the whole or part of the name of the owner of the aircraft (Air Navigation Company or Private owner) followed by the last two letters of the registration mark.

When opening up communication by means of visual signals, *when the Morse code is not used,* the usual methods will be employed.

The above provisions relating to the call sign do not affect the special rules relating to the signals laid down in Section II of Annex D.

Dopo avere iniziato la comunicazione per mezzo dell'indicativo di chiamata composto di cinque lettere, la stazione d'aeromobile potrà adoperare un indicativo abbreviato, costituito :

a) se impiega la radiotelegrafia, dalla prima e dall'ultima lettera dell'indicativo completo di cinque lettere ;

b) Se impiega la radiotelefonia, da tutto il nome del proprietario del l'aeromobile (compagnia di navigazione aerea o privato) o da una parte di detto nome, seguiti dalle due ultime lettere della marca di immatricolazione.

Nel caso di comunicazioni per mezzo di segnali ottici, *se non si adopera il codice Morse,* si useranno i metodi ordinari.

Le disposizioni che precedono relative al signale di chiamata (indicativo) non concernono le regole speciali relative ai segnali previste alla Sezione II dell'Allegato D.

ANNEXE B

CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

Les conditions principales exigées pour la délivrance du Certificat de navigabilité sont les suivantes .

1. Au point de vue de la sécurité, l'aéronef devra être conçu de façon à remplir certaines conditions minima.

2. Une démonstration satisfaisante des qualités réelles de vol de chaque type d'appareil soumis à l'examen devra être fournie au moyen de vols d'essai répondant à certaines conditions minima. Mais, une fois le type approuvé, les autres appareils qui ultérieurement seraient établis sur le même modèle seront dispensés de ces épreuves.

3. La construction de tout aéronef devra être approuvée, en ce qui touche les *matériaux* et leur mise en œuvre. Le contrôle de la construction et des essais devra satisfaire à certaines conditions minima.

4. Tout aéronef doit être pourvu des instruments *propres à assurer* la sécurité de la navigation.

5. Les conditions minima visées aux paragraphes 1 à 3 inclus seront ultérieurement fixées par la Commission Internationale de Navigation Aérienne *(1)*. Auparavant, chacun des Etats contractants arrêtera lui-même les règles de détail qui présideront à la délivrance des certificats de navigabilité et au maintien de leur validité.

ANNEX B

CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS

The following main conditions govern the issue of certificates of airworthiness :—

1. The design of the aircraft in regard to safety shall conform to certain *minimum requirements.*

2. A satisfactory demonstration must be made *in flying trials* of the actual flying qualities of the type of aircraft examined, provided that machines subsequently manufactured which conform to the approved type need not be subject to such *trials*. The trials shall conform to certain *minimum requirements.*

3. The construction of every aircraft with regard to *workmanship* and materials must be approved. The control of the construction and of the tests shall be in accordance with certain *minimum requirements.*

4. *Every* aircraft must be equipped with suitable *instruments for safe navigation.*

5. The *minimum requirements* of paragraphs 1 to 3 inclusive shall be fixed by the International Commission for Air Navigation *(1)*. Until they have been so fixed each contracting State shall determine the *detailed* regulations under which certificates of airworthiness shall be granted or remain valid.

ALLEGATO B

CERTIFICATI DI NAVIGABILITÀ

Le seguenti condizioni principali regolano la concessione dei certificati di navigabilità :

1° Il progetto dell'aeromobile, per ciò che concerne la sicurezza, dovrà rispondere a determinati requisiti minimi.

2° Una dimostrazione soddisfacente delle qualità effettive di volo del tipo di aeromobile esaminato dovrà essere fatta mediante prove di volo, ma gli apparecchi fabbricati in seguito, conformi al tipo approvato, non *saranno* soggetti a tali prove. Le prove dovranno rispondere a determinati requisiti minimi.

3° La costruzione di ogni aeromobile dovrà essere approvata, per ciò che concerne la lavorazione ed i materiali adoperati. Il controllo della costruzione e delle prove dovrà rispondere a determinati requisiti minimi.

4° *Ogni* aeromobile sarà munito degli istrumenti *diretti ad assicurare* la sicurezza della navigazione.

5° I requisiti minimi dei paragrafi 1 a 3 incluso, saranno determinati dalla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea *(1)*. *Finchè* non lo siano, ogni Stato contraente stabilirà le norme *di dettaglio* secondo le quali i certificati di navigabilità saranno concessi e rimarranno validi.

ANNEXE C

LIVRES DE BORD
SECTION I
CARNET DE ROUTE

Ce carnet doit être tenu *pour tout aéronef* et doit contenir les renseignements ci-après :

a) *Classement* de l'aéronef ; marques de

ANNEX C

LOG BOOKS
SECTION I
JOURNEY LOG

This shall be kept for *every* aircraft and shall contain the following particulars :

(a.) *Classification of* the aircraft : its natio-

ALLEGATO C

LIBRI DI BORDO
SEZIONE I
GIORNALE DI ROTTA

Sarà tenuto *da* tutti gli aeromobili e conterrà i seguenti dati :

a) *Classificazione dell'* aeromobile ; marche

---

(1) Résolution N° 88 (B. O. 4, p. 16).
Résolution N° 112 (B. O. 5, p. 17).
Résolution N° 113 (B. O. 5, p. 19).
Résolution N° 143 (B. O. 6, p. 25).
Résolution N° 144 (B. O. 6, p. 26).
Résolution N° 182 (B. O. 7, p. 26).
Résolution N° 221 (B. O. 8, p. 27).
Résolution N° 247 (B. O. 9, p. 17).
Résolution N° 248 (B. O. 9, p. 17).
Résolution N° 249 (B. O. 9, p. 18).
Résolution N° 312 (B. O. 11, p. 16).
Résolution N° 313 (B. O. 11, p. 18).
Résolution N° 350 (B. O. 12, p. 19).
Résolution N° 388 (B. O. 13, p. 43).
Résolution N° 389 (B. O. 13, p. 44).
Résolution N° 419 (B. O. 14, p. 18).
Résolution N° 455 (B. O. 15, p. 26).
Résolution N° 456 (B. O. 15, p. 26).

(1) Resolution No. 88 (O. B. 4, p. 16).
Resolution No. 112 (O. B. 5, p. 17)
Resolution No. 113 (O. B. 5, p. 19).
Resolution No. 143 (O. B. 6, p. 25).
Resolution No. 144 (O. B. 6, p. 26).
Resolution No. 182 (O. B. 7, p. 26).
Resolution No. 221 (O. B. 8, p. 27)
Resolution No. 247 (O. B. 9, p. 17).
Resolution No. 248 (O. B. 9, p. 17).
Resolution No. 249 (O. B. 9, p. 18).
Resolution No. 312 (O. B. 11, p. 16).
Resolution No. 313 (O. B. 11, p. 18).
Resolution No. 350 (O. B. 12, p. 19).
Résolution No. 388 (O. B. 13, p. 43).
Résolution No. 389 (O. B. 13, p. 44).
Resolution No. 419 (O. B. 14, p. 18).
Resolution No. 455 (O. B. 15, p. 26).
Resolution No. 456 (O. B. 15, p. 26).

(1) Risoluzione N° 88 (B. U. 4, p. 16).
Risoluzione N° 112 (B. U. 5, p. 17)
Risoluzione N° 113 (B. U. 5, p. 19).
Risoluzione N° 143 (B. U. 6, p. 25).
Risoluzione N° 144 (B. U. 6, p. 26).
Risoluzione N° 182 (B. U. 7, p. 26).
Risoluzione N° 221 (B. U. 8, p. 27).
Risoluzione N° 247 (B. U. 9, p. 17).
Risoluzione N° 248 (B. U. 9, p. 17).
Risoluzione N° 249 (B. U. 9, p. 18).
Risoluzione N° 312 (B. U. 11, p. 16).
Risoluzione N° 313 (B. U. 11, p. 18).
Risoluzione N° 350 (B. U. 12, p. 19).
Risoluzione N° 388 (B. U. 13, p. 43).
Risoluzione N° 389 (B. U. 13, p. 44).
Risoluzione N° 419 (B. U. 14, p. 18).
Risoluzione N° 455 (B. U. 15, p. 26).
Risoluzione N° 456 (B. U. 15, p. 26).

nationalité et d'immatriculation ; nom, prénoms, nationalité et domicile du propriétaire ; nom du constructeur ; charge *totale maxima autorisée pour* l'aéronef.

b) En outre, pour chaque voyage, les *indications obligatoires prévues par le modèle de Carnet de route établi par la Commission Internationale de Navigation Aérienne (1).*

SECTION II

LIVRET D'APPAREIL

Ce livret n'est obligatoire que pour les aéronefs employés au transport *public* de passagers ou de marchandises. Il doit contenir les renseignements ci-après :

a) *Classement de* l'aéronef ; marques d'immatriculation et de nationalité ; nom, prénoms, nationalité et domicile du propriétaire ; nom du constructeur et charge *totale maxima autorisée pour* l'aéronef ;

b) Type et numéro de série du moteur : type de l'hélice avec le numéro, le pas et le diamètre, ainsi que le nom du fabricant ;

c) Type de l'appareil de T.S.F. monté sur l'aéronef ;

d) Tableau donnant au personnel responsable du fonctionnement et de l'entretien de l'aéronef tous les renseignements utiles *pour le réglage de la cellule (avions) ou de la suspension (dirigeables) ;*

e) Renseignements techniques complets et détaillés sur le service antérieur de l'aéronef, y compris *toutes* les épreuves de réception, les revisions, remplacements de pièces, réparations et tous travaux du même genre.

SECTION III

LIVRET DE MOTEUR

Ce livret n'est obligatoire que pour les moteurs installés sur des aéronefs employés au transport *public* de passagers ou de marchandises. Un livret spécial devra exister pour chaque moteur et accompagnera toujours celui-ci. Il contiendra les renseignements ci-après :

a) Type du moteur, numéro de série ; nom du constructeur ; puissance *internationale (ou spéciale, s'il y a lieu)* et *nombre de tours international (ou spécial, s'il y a lieu)* du moteur ; date de fabrication et date d'entrée en service ;

b) Marque d'immatriculation et type des aéronefs sur lesquels le moteur a été installé ;

c) Renseignements techniques complets et détaillés sur le service antérieur du moteur, y compris *toutes* les épreuves de réception, le nombre d'heures de travail déjà faites, les revisions, remplacements, réparations et tous travaux du même genre.

SECTION IV

CARNET DES SIGNAUX

Ce livre n'est obligatoire que pour les aéronefs employés au transport *public* des passagers ou des marchandises. Il doit contenir les renseignements ci-après :

a) *Classement* de l'aéronef ; marques de nationalité et d'immatriculation ; nom, prénoms, nationalité et domicile du propriétaire ;

b) Lieu, date et heure de transmission ou de réception de tout signal:

---

nality and registration marks ; the full name, nationality and residence of the owner ; name of maker and the *maximum total load authorised for* the aircraft.

(b.) In addition, for each journey, *the compulsory entries provided for in the model journey log book established by the International Commission for Air Navigation (1).*

SECTION II

AIRCRAFT LOG

This is obligatory only in the case of aircraft carrying passengers or goods for hire and shall contain the following particulars :—

(a.) *Classification of* the aircraft ; its nationality and registration marks ; the full name, nationality and residence of the owner ; name of maker and the *maximum total load authorised for* the aircraft ;

(b.) Type and series number of engine ; type of *airscrew* showing number, pitch, diameter and maker's name;

(c.) Type of wireless apparatus fitted.

(d.) Table *giving* the persons in charge *of* the aircraft and of its maintenance *all* necessary information *as to the adjustment of the main plane structure (flying machines) or of the rigging (airships) ;*

(e.) A fully detailed engineering record of the life of the aircraft, including all acceptance tests, overhauls, replacements, repairs and all work of a like nature.

SECTION III

ENGINE LOG

This is obligatory only in the case of engines installed in aircraft carrying passengers or goods for hire, and in such cases a separate log book shall be kept for each engine and shall always accompany the engine. It shall contain the following particulars

(a.) Type of engine, series number, maker's name, *international (or special)* power *and international (or special) number of* revolutions of engine, date of production and first date put into service.

(b.) Registration mark and type of aircraft in which the engine has been installed.

(c.) A fully detailed engineering record of the life of the engine, including all acceptance tests, hours run, overhauls, replacements, repairs, and all work of a like nature.

SECTION IV

SIGNAL LOG

This is obligatory only in the case of aircraft carrying passengers or goods for hire, and shall contain the following particulars :

(a.) *Classification of* the aircraft ; its nationality and registration marks ; the full name, nationality and residence of the owner.

(b.) Place, date, and time of the transmission or reception *of* any signal.

---

di nazionalità e di *immatricolazione;* nome e cognome, nazionalità o residenza del proprietario, nome del costruttore, carico *totale massimo consentito per* l'aeromobile ;

b) Inoltre, per ogni viaggio, le *indicazioni obbligatorie previste nel modello del Giornale di rotta stabilito dalla Commissione Internazionale per la Navigazione Aerea (1).*

SEZIONE II

LIBRETTO DELL' AEROMOBILE

E' obbligatorio solamente nel caso degli aeromobili adibiti al pubblico trasporto di passeggeri *o* di merci, e deve contenere i seguenti dati :

a) *Classificazione dell'* aeromobile ; marche di nazionalità o di *immatricolazione,* nome e cognome, nazionalità o residenza del proprietario, nome del costruttore, carico *totale massimo consentito per l'aeromobile ;*

b) Tipo e numero di serie del motore ; tipo dell'elica col relativo numero, passo, diametro, nome o cognome del costruttore ;

c) Tipo di apparecchio *di* radiotelegrafia montato sull'aeromobile ;

d) *Quadro che dà al* personale responsabile del funzionamento o della manutenzione dell'aeromobile *tutte le istruzioni utili concernenti il regolaggio dell'apparecchio nei velivoli o la sospensione nei dirigibili ;*

e) Dati tecnici completi e particolareggiati sul servizio prestato dall'aeromobile, comprese tutte le prove di collaudo, revisioni sostituzioni di pezzi, riparazioni e tutti lavori analoghi.

SEZIONE III

LIBRETTO DEL MOTORE

E' obbligatorio soltanto nel caso dei motori sistemati sugli aeromobili destinati al pubblico trasporto di passeggeri *o* di merci ; in tale caso sarà tenuto un libro di bordo distinto per ogni motore che lo accompagnerà sempre. Conterrà i dati seguenti :

a) Tipo del motore, numero di serie, nome e cognome del costruttore, potenza *internazionale (o speciale, se del caso)* e numero *dei giri internazionale (o speciale, se del caso) del motore,* data della costruzione e data della sua entrata in servizio ;

b) Marca di *immatricolazione* e tipo di aeromobili sui quali è stato sistemato il motore ;

c) Dati tecnici completi e particolareggiati della vita del motore, comprese tutte le *prove di* collaudo, ore di funzionamento, visite di revisione, sostituzioni di pezzi, riparazioni e tutti i lavori analoghi.

SEZIONE IV

GIORNALE DEI SEGNALI

E' obbligatorio soltanto nel caso degli aeromobili adibiti al pubblico trasporto di passeggeri o di merci, e conterrà i seguenti particolari :

a) *Classificazione dell'* aeromobile ; marche di nazionalità o di *immatricolazione ;* nome e cognome, nazionalità o residenza del proprietario ;

b) Luogo, data ed ora della trasmissionne o della ricezione di qualsiasi segnale ;

---

(1) Les règles concernant la forme, l'établissement et la tenue du carnet de route ont fait l'objet de la Résolution n° 47 (B. O. 2, p. 32 à 34) de la C. I. N. A., exécutoire, en ce qui concerne les Etats contractants, au même titre que les Annexes a la Convention et en vigueur a dater du 10 aout 1923, modifiée par les Résolutions n° 355 (B. O. 12, p. 22) 393 B. O. 13, p. 48) et 422 (B. O. 14, p. 20). ◆

(1) The rules concerning the form, arrangement and method of keeping the journey log book were the subject of Resolution No. 47 (O. B. 2, pp. 32 to 34) of the I. C. A. N. which is operative, as regards the Contracting States, in like manner as the Annexes of the convention and is in force as from 10th August 1923, modified by Resolutions No. 355 (O. B. 12, p. 22), 393 (O. B. 13, p. 48) and 422 (O. B. 14, p. 20). ◆

(1) Le regole relative alla forma, all'impianto e alla tenuta del Giornale di rotta hanno formato l'oggetto della Risoluzione n° 47 (B. U. 2, p. 32 a 34) della C. I. N. A., esecutoria, riguardo agli Stati contraenti, allo stesso titolo degli Allegati alla Convenzione e in vigore a datare dal 10 agosto 1923 modoficata con le Risoluzioni n° 355 (B. U. 12, p. 22), 393 (B. U. 13, p. 48) e 422 (B. U. 14, p. 20) ◆

e) Nom ou indication de toute personne ou de toute station à qui un signal a été adressé ou dont un signal a été reçu.

SECTION V

FORME, ÉTABLISSEMENT ET TENUE DES LIVRES DE BORD

Les divers livres de bord, prescrits par la Convention, pourront être réunis en un seul. Le modèle de ce ou de ces livres de bord, les règles concernant leur établissement et leur tenue seront fixés ou modifiés par la Commission Internationale de Navigation Aérienne à la majorité prévue par l'article 34 pour la modification des Annexes (1).

ANNEXE D

RÈGLEMENT SUR LES FEUX ET SIGNAUX. *RÈGLES* DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

DÉFINITIONS *(2)*

Le mot « aéronef » désigne tous les ballons, captifs ou libres, les cerfs-volants, les dirigeables et les avions *(3)*.

Le mot « ballon », désigne un aéronef soit captif, soit libre, utilisant un gaz plus léger que l'air comme moyen de sustentation dans l'atmosphère et n'ayant aucun moyen propre de propulsion

Le mot « dirigeable » désigne un aéronef utilisant un gaz plus léger que l'air comme moyen de sustentation dans l'atmosphère et possédant des moyens propres de propulsion.

Le mot « avion » désigne tous les aéroplanes, hydroplanes (à flotteurs ou à coque) ou tout autre aéronef plus lourd que l'air et possédant des moyens propres de propulsion.

Un dirigeable sera considéré comme étant « en marche » aux termes des Règlements ci-après s'il n'est amarré ni au sol ni à un objet quelconque situé sur le sol ou sur l'eau.

SECTION I

RÈGLEMENT SUR LES FEUX *(2)*

Dans ce règlement, le mot « visible », appliqué aux feux, signifie : visible par nuit sombre et atmosphère transparente. Les angles de visibilité dont il est question ci-après et qui sont figurés sur le croquis ci-dessous, supposent l'aéronef dans sa position normale de vol rectiligne et horizontal.

1. Les règles concernant les feux seront appliquées par tous les temps, du coucher au lever du soleil, et durant cet intervalle il ne devra être allumé aucun autre feu susceptible d'être confondu avec les feux de navigation prescrits *ci-après*. Ces derniers feux ne devront pas être aveuglants

2. a) Un avion, soit en l'air, soit manœuvrant à *terre* par ses propres moyens, portera les feux suivants :

1º Sur le côté droit, un feu vert, disposé *de façon* à projeter, vers l'avant, une lumière ininterrompue entre deux plans verticaux, formant un angle de 110º, et dont l'un sera parallèle au plan vertical passant par l'axe longitudinal de l'appareil. Ce feu devra être visible à une distance d'au *moins huit* kilomètres ;

2º Sur le côté gauche, un feu rouge, disposé

(1) Voir Section I ci-dessus. nota.

(2) Voir Résolution nº 520 (B O. 18, p. 29).

(3) Voir le Tableau de Classification Générale des Aéronefs du "Règlement sur l'usage international des symboles et termes employés en technique aéronautique" adopté par la Résolution nº 392 (B. O. 13, p 46) et la Résolution nº 522 (B O. 18, p. 32)

(e.) Name or other indication of the person or station to whom a signal is sent or from whom a signal is received.

SECTION V

FORM, ARRANGEMENT AND METHOD OF KEEPING LOG BOOKS

The various log books prescribed by the Convention may be combined in a single book. The model of the said log book or books, the rules governing their arrangement and the method of keeping them shall be fixed or modified by the International Commission for Air Navigation by the majority provided for in Article 34 for the modification of the Annexes (1).

ANNEX D

RULES AS TO LIGHTS AND SIGNALS. RULES *FOR AIR TRAFFIC*

DEFINITIONS *(2)*

The word " aircraft " comprises all balloons, whether fixed or free, kites, airships, and flying machines *(3)*.

The word " balloon ", shall mean an aircraft, either fixed or free, using gas lighter than air as a means of support, and having no means of propulsion.

The word " airship " shall mean an aircraft using gas lighter than air as a means of support, and having means of propulsion.

The words " flying machine " shall mean all aeroplanes, seaplanes, flying boats, or other aircraft heavier than air, and having *means of propulsion*.

An airship is deemed to be " under way " within the meaning of these rules when it is not made fast to the ground or any object on land or water.

SECTION I

RULES AS TO LIGHTS *(2)*

The word " visible " in these rules when applied to lights shall mean visible on a dark night with a clear atmosphere. The angular limits laid down in these rules as shewn in the sketch (attached) shall be determined when the aircraft is in its normal attitude for flying on a rectilinear horizontal course.

1. The rules concerning lights shall be complied with in all weathers from sunset to sunrise, and during such time no other lights *may* be exhibited which may be mistaken for the *navigation* lights prescribed *hereafter*. The *latter* must not be dazzling.

2. (a) A flying machine, when in the air or manœuvring on *land* under its own power, shall carry the following lights :—

(i) On the *right side*, a *green light* so constructed and fixed as to show an unbroken *light* between *two vertical* planes whose dihedral angle is 110 degrees when measured to the right from dead ahead, and *visible* at a distance of at least *eight* kilometres.

(ii) On the left side, a red light so construct-

(1) See Section I above, note.

(2) See Resolution No. 520 (O. B. 18, p 29).

(3) See the Table of General Classification of Aircraft of the "Regulations concerning the international employment of Symbols and terms used in aeronautical technology" adopted by Resolution No 392 (O. B. 13, p 46) and Resolution No. 522 (O B. 18, p 32).

e) Nome od altra indicazione della persona o della stazione alla quale è stato inviato un segnale o dalla quale si è ricevuto un segnale.

SEZIONE V

FORMA, IMPIANTO E TENUTA DEI LIBRI DI BORDO

I vari libri di bordo prescritti dalla Convenzione potranno essere riuniti in uno solo. Il modello di tale o di tali libri di bordo, le regole concernenti il loro impianto e la loro tenuta, saranno fissati o modificati dalla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea, con la maggioranza prevista dall' articolo 34 per la modificazione degli Allegati (1).

ALLEGATO D

REGOLAMENTO SUI FANALI E SEGNALAZIONI. *NORME PER LA* CIRCOLAZIONE *AERONAUTICA*

DEFINIZIONI *(2)*

La parola « aeromobile » indica i palloni frenati o liberi, i cervi-volanti, i dirigibili e i velivoli *(3)*.

La parola « pallone » indica un aeromobile, frenato o libero, che impiega un gas più *leggero* dell'aria quale mezzo per sostenersi nell'atmosfera e che non ha organi propri di propulsione.

La parola « dirigibile » indica un aeromobile che impiega un gas più leggero dell'aria quale mezzo per sostenersi nell'atmosfera e che ha organi propri di propulsione.

La parola « velivolo » indica ogni aeroplano, idrovolante (a galleggianti laterali o a battello centrale), ed ogni altro aeromobile più pesante dell'aria, avente organi propri di propulsione.

Un dirigibile è considerato « in rotta » agli effetti di questo regolamento, quando non è ormeggiato a terra o ad alcun oggetto sulla terra o sull'acqua.

SEZIONE I

REGOLAMENTO SUI FANALI *(2)*

La parola « visibile » in questo regolamento, quando è applicata ai fanali, significa visibile a notte *oscura* con atmosfera chiara. Gli angoli di visibilità designati in questo regolamento come è indicato nello schizzo annesso, si riferiscono all'aeromobile nella sua linea normale di volo rettilineo e orizzontale.

1. I regolamenti relativi ai fanali saranno applicati in qualsiasi condizione di tempo *dal* tramonto *al levar del sole*, e durante tale periodo *non* sarà mostrato *alcun* altro fanale che possa essere scambiato per i fanali *più oltre* prescritti. *Questi ultimi* non *dovranno* essere abbaglianti.

2. a) Ogni velivolo nell'aria, o quando manovra sulla *terra* coi propri mezzi, porterà i seguenti fanali :

1º A destra, un fanale verde *sistemato* in modo da far vedere verso l'avanti una luce ininterrotta fra due piani verticali formanti l'angolo diedro di 110º, uno dei quali parallelo al piano diametrale del velivolo, e *visibile* ad una distanza di almeno *otto* chilometri ;

2º A sinistra, un fanale rosso *sistemato*

(1) V. Sezione I che precede, nota.

(2) V. Risoluzione nº 520 (B U. 18, p 29).

(3) V. la Tavola di Classificazione Generale degli Aeromobili del "Regolamento sull' impiego internazionale dei simboli e dei termini adoperati nella tecnologia aeronautica" adottato con la Risoluzione nº 392 (B. U. 13, p 46) e la Risoluzione nº 522 (B U. 18, p 32)

de façon à projeter, vers l'avant, une lumière ininterrompue entre deux plans verticaux, formant un angle de 110°, dont l'un sera parallèle au plan vertical passant par l'axe longitudinal de l'appareil. Ce feu devra être visible à une distance d'au moins *huit* kilomètres ;

3° Ces feux latéraux, vert et rouge, seront disposés de manière que le feu vert ne soit pas visible du côté gauche de l'avion, ni le feu rouge du côté droit ;

4° A l'arrière et aussi loin que possible, un feu blanc tourné vers l'arrière et visible à cinq kilomètres au moins de distance, dans un secteur de 140°, divisé en deux parties égales par le plan vertical passant par l'axe longitudinal de l'appareil.

b) Un avion manœuvrant sur l'eau *par ses propres moyens portera en outre le feu suivant* .

A l'avant, un feu blanc, visible dans un angle de 220°, bissecté par le plan vertical P de symétrie de l'avion. Ce feu devra être visible à une distance d'au moins huit kilomètres ;

c) Si, pour l'application *des règles* ci-dessus, le feu unique doit être remplacé par plusieurs feux, le champ de visibilité de chacun d'eux sera limité de façon qu'il n'y ait qu'un feu visible à la fois.

ed and fixed as to show an unbroken light between two vertical planes whose dihedral angle is 110 degrees when measured to the left from dead ahead, and *visible* at a distance of at least *eight* kilometres.

(iii) The said green and red side lights shall be fitted so that the green light shall not be seen from the left side nor the red light from the right side.

(iv) At the rear, and as far aft as possible, a white light shining rearwards and visible in a dihedral of 140 degrees bisected by a vertical plane through the line of flight and of such a character as to be visible at a distance of at least five kilometres.

(b) A flying machine when manœuvring on water *under its own power shall, in addition, carry the following light :*

Forward, a white light visible in a dihedral angle of 220 degrees bisected by a vertical plane through the line of flight, and *visible* at a distance of at least eight kilometres.

(c) In the case where, in order to fulfil the above conditions, the single light has to be replaced by several lights, the field of visibility of each of these lights should be so limited that only one can be seen at a time.

in modo da far vedere verso l'avanti una luce ininterrotta fra due piani verticali formanti l'angolo diedro di 110°, uno dei quali parallelo *all' asse longitudinale* del velivolo, e *visibile* ad una distanza di almeno *otto* chilometri ;

3° I detti fanali verde e rosso saranno montati in maniera che la luce verde non possa essere veduta dalla sinistra, nè quella rossa dalla destra ;

4° Di dietro, e il più lontano possibile, un fanale bianco che proietti la sua luce verso poppa, in un angolo diedro di 140°, bisecato dal piano diametrale di simmetria del velivolo e di intensità tale da essere visibile ad una distanza di almeno cinque chilometri :

(b) Ogni velivolo che manovra sull'acqua *coi propri mezzi porterà inoltre il seguente fanale :*

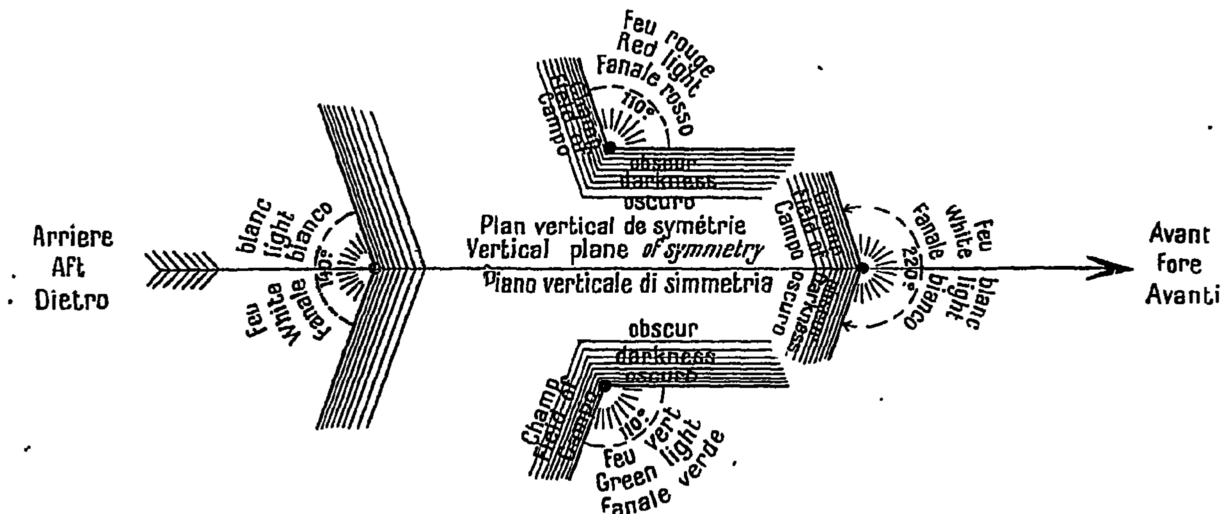
Davanti, un fanale bianco visibile in un angolo diedro di 220° *bisecato* dal piano diametrale verticale di simmetria del velivolo e *visibile* ad una distanza di almeno otto chilometri ;

c) Se per adempire alle suddette condizioni uno dei fanali deve essere sostituito da più fanali, il campo di visibilità di ognuno di questi sarà limitato in modo che se ne possa vedere soltanto uno per volta.

VUE SCHÉMATIQUE EN PLAN DES FEUX DE L'AVION

SKETCH PLAN OF LIGHTS ON THE AIRCRAFT

VISTA SCHEMATICA DEI FANALI DEL VELIVOLO



3. Les règles *du paragraphe 2, b)* concernant les feux des avions seront applicables aux dirigeables, *soit en l'air soit manœuvrant à terre ou sur l'eau par leurs propres moyens,* avec les modifications suivantes :

a) Tous les feux seront doublés, ceux d'avant et d'arrière verticalement et ceux des côtés horizontalement sur une parallèle à l'axe du dirigeable ;

b) Les feux de chacune des paires d'avant et d'arrière seront visibles ensemble.

La distance entre les deux feux d'une même paire ne sera pas inférieure à deux mètres.

4. Un dirigeable remorqué devra porter les feux spécifiés au paragraphe 3° et, en outre, ceux spécifiés au paragraphe 6° pour les dirigeables *qui ne sont plus maîtres de leur direction.*

5. a) Un avion ou dirigeable flottant à la surface de l'eau *sans pouvoir s'y diriger,* c'est-à-dire incapable de manœuvrer comme il est prescrit dans les Règlements pour éviter les collisions en mer, devra porter deux feux rouges distants d'au moins deux mètres, placés l'un au-dessus de l'autre et *visibles* dans toutes les directions, à une distance d'au moins trois kilomètres.

b) Un aéronef, dans les conditions ci-dessus, ne portera pas, s'il est immobile, les feux de côté ; mais, en marche, il devra les avoir.

3. The rules *of paragraph 2, b)* for the lighting of flying machines shall apply to airships *whether in the air or manœuvring on the ground or on the water under their own power* subject to the following modifications : —

(a.) All lights shall be doubled ; the forward and aft lights vertically, and the side lights horizontally in a fore and aft direction.

(b.) Both lights of each pair forward and aft shall be visible at the same time.

The distance between the lights comprising a pair shall not be less than two metres.

4. An airship, when towed, shall carry the lights specified in paragraph 3, and, in addition, those specified in paragraph 6 for airships not under control.

5. (a.) A flying machine, or airship, when on the surface of the water, and when not under control, that is to say, not able to manœuvre as required by the Regulations for the Prevention of Collisions at Sea, shall carry two red lights not less than two metres apart one over the other and *visible in all directions* at a distance of at least three kilometres.

(b.) The aircraft referred to in this paragraph, when not making way through the water, shall not carry the side lights, but when making way shall carry them.

3. Le regole stabilite *dal paragrafo 2, b)* per i fanali dei velivoli *saranno applicabili* ai dirigibili, *sia in aria che manovranti a terra o sull' acqua coi propri mezzi,* salvo le modifiche seguenti : —

a) Tutti i fanali saranno raddoppiati, i fanali anteriori e posteriori verticalmente, e quelli dei lati orizzontalmente, in direzioni parallele *all' asse longitudinale ;*

b) Entrambi i fanali di ogni coppia, a prua e a poppa, saranno visibili contemporaneamente. *La distanza* fra i fanali costituenti la coppia non sarà minore di due metri.

4. Un dirigibile rimorchiato porterà i fanali *indicati* al paragrafo 3 e quelli indicati al *paragrafo* 6 per i *dirigibili* che non sono in grado di manovrare.

5. a) Un velivolo o un dirigibile, galleggiante sull'acqua, che non sia in grado di manovrare come è prescritto dai regolamenti per evitare le collisioni in mare, porterà due fanali rossi uno sopra l'altro, distanti fra loro non meno di due metri, *visibili da tutte le direzioni* a una distanza di almeno tre chilometri.

b) L'aeromobile al quale si riferisce la lettera precedente non *porterà accesi* i fanali di via laterali *quando è fermo* ma li *dovrà accendere* quando è in moto.

ANNEXE
ANNEX
ALLEGATO **D**

6. Un dirigeable qui, pour une cause quelconque, n'est plus maître de sa direction, ou qui a volontairement arrêté ses moteurs, devra, en plus des autres feux spécifiés, montrer d'une façon très apparente, l'un au-dessus de l'autre, deux feux rouges, séparés par un intervalle d'au moins deux mètres et visibles, dans toutes les directions, à trois kilomètres au moins de distance.

De jour, un dirigeable, remorqué et, pour une cause quelconque, n'étant plus maître de sa direction, devra montrer, d'une façon très apparente, deux boules ou objets noirs, de soixante centimètres de diamètre, placés l'un au-dessus de l'autre et séparés par un intervalle d'au moins deux mètres.

Un dirigeable, amarré ou en marche, avec ses moteurs volontairement arrêtés, devra, [illegible] le jour, [illegible] d'une façon très apparente [illegible] de soixante centimètres [illegible] mètres de diamètre et [illegible] par [illegible]

7. [illegible]

[illegible]

De plus [illegible]

De jour [illegible] nacelle, deux manches [illegible] de diamètre et deux mètres de longueur, marquées avec des bandes alternatives en blanches et rouges, de [illegible] de largeur.

9. Un dirigeable amarré près du sol devra porter les feux avant et arrière spécifiés aux paragraphes 2 et 3 ci-dessus.

En outre, s'il est amarré loin du sol, le dirigeable, le câble et l'objet auquel il est amarré seront, soit de jour, soit de nuit, signalés comme il est dit au paragraphe 8.

Les ancres marines ou cônes ancres employés par les dirigeables pour s'amarrer sur l'eau, seront dispensés de l'observation de ces règles.

10 Un avion, arrêté sur le sol ou sur l'eau, mais non ancré ni amarré, devra porter les feux spécifiés au paragraphe 2.

11. En vue d'éviter des collisions avec des navires :

a) Un avion à l'ancre ou amarré sur l'eau, devra porter à l'avant, dans l'endroit le plus apparent, un feu blanc, visible *dans toutes les directions*, à une distance d'au moins deux kilomètres ;

b) Un avion de cinquante mètres ou plus de longueur, à l'ancre ou amarré sur l'eau, devra porter, à l'avant, un feu analogue à celui spécifié plus haut, et un autre placé à l'arrière, ou près de l'arrière, et à cinq mètres au moins plus bas que le feu avant.

Par « longueur » de l'avion, on entend la distance totale entre les deux extrémités de celui-ci.

c) Les avions de cinquante mètres ou plus d'envergure, à l'ancre ou amarrés sur l'eau, devront porter, en outre, à chaque extrémité de l'aile inférieure, un feu placé comme il est spécifié dans l'*alinéa* a) du présent *paragraphe*.

6. An airship which from any cause is not under control, or which has voluntarily stopped her engines shall, in addition to the other specified lights, display conspicuously two red lights, one over the other, not less than two metres apart, and visible all round the horizon at a distance of at least three kilometres.

By day an airship, when being towed, which from any cause is not under control, shall display conspicuously two black balls or shapes, each 60 centimetres diameter, placed one over the other not less than two metres apart.

An airship moored, or under way but having voluntarily stopped its engines, shall display conspicuously by day a black ball or shape, [illegible] diameter, [illegible] other aircraft [illegible]

7. [illegible]

8. [illegible]

[illegible] shall have [illegible]

By day the [illegible] cable shall [illegible] [illegible] feet [illegible] from the basket [illegible]

9. An airship when moored near the ground shall carry the forward and aft lights specified in paragraphs 2 and 3 above.

In addition, if moored but not near the ground, the airship, the mooring cable, and the object to which moored, shall be marked in accordance with the provisions of paragraph 8, whether by day or by night.

Sea anchors or drogues used by airships for mooring purposes on the water are exempt from this regulation.

10 A flying machine stationary upon the land or water but not anchored or moored shall carry the lights specified in paragraph 2.

11. In order to prevent collisions with surface craft :—

(a.) A flying machine when at anchor or moored on the water shall carry forward, where it can best be seen, a white light, *visible in all directions* at a distance of at least two kilometres.

(b.) A flying machine of fifty metres or upwards in length, when at anchor or moored on the water, shall in the forward part of the flying machine carry one such light, and at or near the stern of the flying machine, and at a height that it shall not be less than five metres lower than the forward light, another such light.

The length of a flying machine shall be deemed to be the overall length.

(c.) Flying machines of fifty metres or upwards in span, when at anchor or moored in the water, shall in addition carry at each lower wing tip one light as specified in (a) of this paragraph.

6. Un dirigibile che per qualsiasi ragione [illegible] o che ha volontariamente [illegible] i motori, [illegible] gli altri fanali prescritti, due fanali rossi, [illegible] distanti fra loro almeno due metri, [illegible] in tutte le direzioni, [illegible] a una distanza [illegible] tre chilometri.

Di giorno un dirigibile rimorchiato, che per qualsiasi ragione non è governabile, [illegible] due palloni o due [illegible] di diametro, [illegible] distanti fra loro non meno di due metri.

Un dirigibile ormeggiato oppure in marcia che abbia volontariamente fermato i motori, [illegible] di sessanta centimetri di diametro, [illegible]

7. [illegible]

8. [illegible]

[illegible]

Di giorno, il cavo d'ormeggio porterà [illegible] di 30 [illegible] di diametro, lunghe due metri e [illegible] bianche e rosse, larghe [illegible]

9. Un dirigibile ormeggiato vicino al suolo porterà [illegible] i fanali indicati nei paragrafi 2 e 3.

Inoltre, se è ormeggiato, ma non vicino al suolo, il dirigibile, il cavo di ormeggio e l'oggetto al quale è ormeggiato saranno segnalati secondo le disposizioni del paragrafo 8, tanto di giorno quanto di notte.

Le ancore marine o le ancore d'ormeggio impiegate dai dirigibili a scopo di ormeggio sull'acqua sono esenti da queste regole.

10. Un velivolo fermo al suolo o sull'acqua, ma non ancorato od ormeggiato porterà i fanali indicati nel paragrafo 2.

11. Per evitare le collisioni colle navi :

a) Un velivolo ancorato o ormeggiato in acqua porterà a prua, *nel punto più visibile*, un fanale bianco disposto in modo da essere visibile *in tutte le direzioni* a una distanza di almeno due chilometri ;

b) Un velivolo di cinquanta metri o più di lunghezza, ancorato od ormeggiato sull'acqua, porterà a prua un fanale del tipo indicato alla lettera a), e a poppa o nelle sue vicinanze un altro fanale disposto più in basso *almeno cinque* metri del precedente.

Per lunghezza di un velivolo s'intende la massima distanza fra i suoi punti estremi, avanti e indietro ;

c) I velivoli di cinquanta metri o più di apertura, ormeggiati o ancorati sull'acqua, porteranno inoltre sull'estremità di ogni ala inferiore un fanale come quello indicato alla lettera (a) di questo paragrafo.

Par « envergure » de l'avion, l'on entend sa largeur maximum.

12. Si, pendant la nuit, l'un des feux spécifiés vient à s'éteindre, l'aéronef devra atterrir aussitôt qu'il pourra le faire sans danger.

13. En aucun cas, les règles qui précèdent n'empêcheront l'application des règlements spéciaux édictés par un Etat, relativement à des feux supplémentaires de signaux ou de position, pour les aéronefs militaires ou pour des aéronefs volant en formation. Elles n'empêcheront pas non plus l'emploi des signaux de reconnaissance adoptés par un propriétaire d'aéronef, avec l'autorisation de son gouvernement et dûment enregistrés et publiés.

SECTION II

RÈGLEMENT SUR LES SIGNAUX

14. a) Un aéronef désirant atterrir la nuit, *sans y être contraint*, sur un aérodrome doté d'un personnel de garde, devra, avant de le faire, *effectuer* des signaux intermittents *soit* avec une lampe *ou un projecteur autre que les feux de navigation, soit avec un appareil sonore quelconque*. En outre, à l'aide du Code international Morse, il devra, *par signaux phoniques ou lumineux*, reproduire le groupe de *deux* lettres *composé de la première et de la dernière lettre du groupe de cinq lettres constituant ses marques de nationalité et d'immatriculation ;*

b) La permission d'atterrir lui sera donnée, de terre, par la répétition du même signal *de deux lettres, fait* avec une *lumière* verte *et suivi* de signaux intermittents *de même couleur.*

15. Une fusée *pyrotechnique* rouge *tirée de terre* ou un feu rouge *étincelant* à terre, signifiera qu'*aucun* aéronef *ne doit* atterrir.

16. Un aéronef obligé d'atterrir la nuit devra, avant de le faire, *effectuer* avec ses feux de navigation une série de signaux courts et intermittents.

17. Quand un aéronef *sera en difficulté ou* demandera du secours, il devra employer à cet effet, soit ensemble, soit séparément, les signaux *de détresse* ci-après :

a) Le signal international S. O. S., fait au moyen de signaux optiques ou de la *radiotélégraphie ;*

b) *L'appel de détresse international MAY DAY (correspondant à la prononciation française de l'expression « m'aider ») fait au moyen de la radiotéléphonie ;*

c) Le signal de détresse, fait au moyen des pavillons N. C. du Code international ;

d) Le signal de distance, formé d'un pavillon carré avec, soit au-dessus, soit au-dessous, une boule ou quelque chose de semblable ;

e) Un son continu, émis avec un appareil sonore quelconque :

f) Un signal formé d'une succession de fusées blanches *pyrotechniques*, tirées à courts intervalles.

17 bis. Le signal de détresse consiste dans le groupe SOS par lequel il est annoncé que l'aéronef portant la station qui l'envoie est sous la menace d'un danger grave et imminent et demande une assistance immédiate.

Le signal d'urgence consiste en plusieurs répétitions du groupe XXX transmis en séparant bien les lettres de chaque groupe et les groupes successifs : il est émis avant un appel. Ce signal indique que la station appelante a un message très urgent à transmettre concernant la sécurité de l'aéronef qui la porte, d'un aéronef en vue ou encore la sécurité d'une personne quelconque se trouvant à bord ou en vue du bord.

L'expression PAN est utilisée comme signal d'urgence, en radiotéléphonie et en radiotélégraphie, lorsqu'une station d'aéronef veut signaler une avarie qui oblige l'aéronef à atter-

The span of a flying machine shall be deemed to be the maximum lateral dimension.

12. In the event of the failure *at night* of any of the lights specified under these rules to be carried by aircraft flying at night, such aircraft shall land *as soon as it can do so without danger.*

13. Nothing in these rules shall interfere with the operation of any special rules made by any State with respect to the additional station or signal lights *for military aircraft*, or for aircraft in formation, or with the exhibition of recognition signals adopted by owners of aircraft which have been authorised by their respective Governments and duly registered and published.

SECTION II

RULES AS TO SIGNALS

14. (a) *An* aircraft wishing to land at night, *without being compelled to do so*, on *an* aerodrome having a ground control shall before landing, *make* intermittent signals *either* with a lamp *or a projector other than the navigation lights or with any sound apparatus*. In addition, it shall make by international Morse code *by means of phonetic or luminous signals*, the *two*-letter group *composed of the first letter and the last letter of the five-letter group constituting its nationality and registration marks.*

(b) Permission to land will be given by the same *two-letter* sign from the ground, *made* with *a green light and followed* by intermittent signals *of the same colour.*

15. The firing of a red *pyrotechnical* light or the display of a red flare from the ground shall be taken as an instruction that aircraft are not to land.

16. An aircraft compelled to land at night shall before landing make with its navigation lights a series of short *and intermittent* flashes.

17. When an aircraft is in *difficulties or* requires assistance, the following shall be the signals *of distress* to be used or displayed, either together or separately :

(a) The international signal, SOS, by means of visual or *radio-telegraphic* signals.

(b) *The international distress call MAY DAY (corresponding to the French pronunciation of the expression « m'aider ») by means of radiotelephony.*

(c) The international code flag signal of distress, indicated by NC.

(d) The distant signal, consisting of a square flag having either above or below it a ball, or anything resembling a ball.

(e) A continuous sounding with any sound apparatus.

(*f*) A signal, consisting of a succession of white *pyrotechnical* lights fired at short intervals.

17 bis. The distress signal consists of a group SOS, which indicates that the aircraft carrying the mobile station sending it, is threatened by grave and imminent danger, and requests immediate assistance.

The urgency signal consists of several repetitions of the group XXX, sent with the letters of each group and the successive groups clearly separated from each other ; it is sent before a call. This signal indicates that the station calling has a very urgent message to transmit concerning the safety of the aircraft in which it is borne, of an aircraft in sight, or, finally, the safety of any person on board or within sight.

The expression PAN is used as the urgency signal, in radio-telephony and in radio-telegraphy, when an aircraft station wishes to give notice of damage which compels the aircraft

Per apertura di un velivolo s'intende la sua massima dimensione trasversale.

12. Se uno qualunque dei fanali indicati in questo regolamento viene a spegnersi durante il volo notturno dell'aeromobile, questo dovrà atterrare, appena potrà farlo senza pericolo.

13. In nessun caso questo regolamento dovrà impedire l'osservanza delle regole speciali stabilite da uno Stato relativamente ai fanali addizionali di posizione o di segnalazione, per gli aeromobili militari, o per gli aeromobili volanti in formazione. Nè dovrà impedire l'impiego di segnali di riconoscimento adottati dai proprietari di aeromobili autorizzati dai loro Governi purchè debitamente registrati e pubblicati.

SEZIONE II

REGOLAMENTO SULLE SEGNALAZIONI

14. a) L'aeromobile che desideri atterrare di notte, *senza esservi costretto*, in un aeroporto che abbia un personale di guardia dovrà prima *effettuare* dei segnali intermittenti, *sia* con un fanale *o con un proiettore, diversi dai fanali di navigazione, sia con un apparecchio sonoro qualsiasi*. Inoltre, *servendosi del* codice internazionale Morse, *dovrà* trasmettere *con segnalazioni acustiche od ottiche*, il gruppo di *due* lettere *composto della prima e della ultima lettera del gruppo di cinque lettere che formano le sue marche di nazionalità e di immatricolazione.*

b) Il permesso di atterrare *gli* sarà dato, da terra, per mezzo della ripetizione *dello stesso* segnale di *due lettere, fatto* con un fanale verde e seguito da segnali intermittenti *dello stesso colore.*

15. Un *razzo* rosso *a terra*, o *un fuoco* rosso *scintillante a terra, significheranno* che l'aeromobile non deve atterarre.

16. Un aeromobile che è obbligato *di* atterrare di notte, dovrà, prima di atterrare, *effettuare* una serie di segnali brevi *ed* intermittenti coi fanali di navigazione.

17. Quando un aeromobile *si trova in condizioni difficili* o ha bisogno di soccorso dovrà fare e mostrare i seguenti segnali *di soccorso*, insieme o separatamente :

a) Il segnale internazionale S. O. S., per mezzo di segnali ottici o radiotelegrafici ;

b) *La chiamata di pericolo internazionale MAY DAY (corrispondente alla pronunzia francese dell'espressione « m'aider » fatta per mezzo della radiotelefonia ;*

c) Il segnale di *soccorso* per mezzo delle bandiere N. C. del codice internazionale ;

d) Il segnale di lontananza, che consiste in una bandiera quadrata avente, o sotto o sopra di essa, un pallone o qualchecosa che gli rassomigli ;

e) Un suono continuo con qualsiasi apparecchio acustico ;

f) Un segnale, formato da una serie di *razzi* bianchi, sparati a brevi intervalli.

17 bis. Il segnale di soccorso è rappresentato dalle lettere SOS, e significa che l'aeromobile, sul quale si trova la stazione che lo ha emesso, è minacciato da un pericolo grave ed imminente, e domanda un aiuto immediato.

Il segnale di urgenza consiste nel trasmettere ripetutamente il gruppo delle lettere XXX, separando bene le singole lettere di ciascun gruppo e i gruppi successivi : esso è preceduto da una chiamata. Detto segnale indica che la stazione che lo ha emesso vuole trasmettere una comunicazione urgentissima interessante la sicurezza dell' aeromobile sul quale si trova la stazione stessa, di un aeromobile in vista, ovvero anche la sicurezza di una qualsiasi persona presente a bordo o in vista da bordo.

Le lettere PAN sono adoperate, per mezzo della radiotelefonia o della radiotelegrafia, come segnale di urgenza, quando la stazione di un aeromobile vuol segnalare una avaria che co-

rir, sans nécessiter un secours immédiat (1). Dans le cas de la radiotélégraphie, les trois lettres doivent être bien séparées, afin que les signaux AN ne se transforment pas en signal P. Le signal d'urgence ne peut être transmis qu'avec l'autorisation du commandant ou de la personne responsable de l'aéronef.

Le signal de sécurité consiste en la transmission du groupe TTT, en lettres bien séparées, suivi du mot DE et de l'indicatif d'appel de la station qui l'émet. Il annonce que cette station va transmettre un message concernant la sécurité de la navigation ou donnant d'importantes informations relatives aux messages d'avertissements météorologiques.

18 Pour indiquer à un avion qu'il se trouve à proximité d'une zone interdite et doit changer sa route, on emploiera les signaux ci-après :

a) Le jour, trois projectiles, lancés à dix secondes d'intervalle, et dont *l'éclatement produira pour chacun un nuage* de fumée blanche jalonnant la direction à suivre par l'aéronef ,

b) La nuit, trois projectiles, lancés à dix secondes d'intervalle et dont les éclatements donneront des *feux* ou étoiles *blancs* jalonnant la direction à suivre par l'aéronef.

19. Pour donner à un aéronef l'ordre d'atterrir, on emploiera les signaux suivants :

a) Le jour, trois projectiles, lancés à dix secondes d'intervalle et dont *l'éclatement produira pour chacun* un nuage de fumée noire ou jaune

b) La nuit, trois projectiles, lancés à dix secondes d intervalle et dont les éclatements produiront des feux ou étoiles *verts.*

En outre, si l'on veut empêcher l'atterrissage d'un *aéronef* autre que celui visé, on dirigera sur ce dernier, au moyen d'un projecteur, un jet intermittent de lumière.

20. a) Dans le cas où le brouillard et la brume rendraient invisible un aérodrome, celui-ci pourra être signalé par un ballon servant de bouée aérienne, ou par tout autre moyen approuvé.

b) En cas de brouillard, de brume, de chute de neige, ou de forte pluie, soit de jour, soit de nuit, un aéronef, sur l'eau, devra faire entendre les signaux sonores suivants :

1° S'il n'est ni à l'ancre, ni amarré, un son, à intervalles de deux minutes au plus, consistant en deux appels, d'une durée d'environ cinq secondes, séparés par un intervalle d'environ une seconde ;

2° S'il est à l'ancre ou amarré, le tintement rapide d'une cloche ou d'un gong suffisamment puissants, prolongé pendant une durée d'environ cinq secondes, avec des intervalles d'une minute au plus.

SECTION III

RÈGLES GÉNÉRALES

DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

21. *Sous réserve des stipulations du parag. 43 ci-après,* les avions doivent toujours faire place aux ballons, captifs ou libres, et aux dirigeables *et les* dirigeables doivent toujours faire place aux ballons, qu'ils soient captifs ou libres.

22. Un dirigeable qui n'est plus maître de sa direction doit être considéré comme un ballon libre.

23. Quand les circonstances s'y prêtent, on peut prévoir le risque de collision avec un autre aéronef, en observant avec soin l'orien-

(1) Lorsque, par suite de la rapidité des manœuvres à exécuter, un aéronef ne peut émettre le message prévu, le signal PAN non suivi d'un message signifie que l'aéronef qui l'émet est en difficulté ou sur le point d'atterrir ou d'amérir obligatoirement ou qu'il a momentanément interrompu son vol, mais qu'il n'estime pas nécessaire de demander du secours immédiat en émettant le signal SOS.

to land without requiring immediate assistance (1). When radio-telegraphy is used, the three letters must be well separated so that the signals AN may not be transformed into one signal P. The urgent signal may be transmitted only with the authorisation of the commander or person responsible for the aircraft.

The safety signal consists of the group TTT, transmitted with the letters well separated, followed by the word DE and by the call sign of the station which emits it. It indicates that this station is about to transmit a message concerning the safety of navigation or giving important information relative to meteorological warning messages.

18. To warn an aircraft that it is in the vicinity of a prohibited *area* and should change its course, the following signals shall be used :—

(a) By day : three *projectiles discharged* at intervals of ten seconds, *each* showing on bursting white smoke, the location of the burst indicating the direction the aircraft should follow.

(b) By night : three *projectiles discharged* at intervals of ten seconds showing on bursting white *lights or* stars, the location of the burst indicating the direction the aircraft should follow.

19. To require an aircraft to land, the following signals shall be used :

(a) By day : three *projectiles discharged* at intervals of ten seconds, *each* showing on bursting black or yellow smoke.

(b) By night : three *projectiles discharged* at intervals of ten seconds showing on bursting *green* lights or stars.

In addition, when necessary to prevent the landing of aircraft other than the one ordered, a searchlight which shall be flashed intermittently shall be directed towards the aircraft whose landing is required.

20. (a) In the event of fog or mist rendering aerodromes invisible, their presence may be indicated by a balloon acting as an aerial buoy and/or other approved means.

(b) In fog, mist, falling snow or heavy rainstorm, whether by day or night, an aircraft on the water shall make the following *sound signals* :—

1. If not anchored or moored, a sound at intervals of not more than two minutes, consisting of two blasts of about five seconds duration with an interval of about one second between them ;

2. If at anchor or moored, the rapid ringing of an efficient bell or gong for about five seconds, at intervals of not more than one minute.

SECTION III

GENERAL RULES *FOR* AIR *TRAFFIC*

21. *Subject to the provisions of paragraph 43 below,* flying machines shall always give way to balloons fixed or free and to airships, *and* airships shall always give way to balloons, whether fixed or free.

22. An airship when not under its own control shall be classed as a free balloon.

23. Risk of collision can, when circumstances permit, be ascertained by carefully watching the compass bearing and angle of

(1) When, owing to the rapidity of the manœuvres to be accomplished, an aircraft is unable to transmit the intended message, the signal PAN not followed by a message signifies that the aircraft using it is in difficulties or about to land or alight compulsorily or has temporarily interrupted its flight, but does not consider it necessary to ask for immediate assistance by using the signal SOS.

stringe l'aeromobile ad atterrare, senza aver bisogno di soccorso immediato (1). Nel caso in cui la emissione sia fatta adoperando la radiotelegrafia, le tre lettere devono essere ben separate ad evitare che i segnali AN siano confusi col segnale P. Il segnale di urgenza non può essere emesso se non con l'autorizzazione del comandante o della persona responsabile dell'aeromobile.

Il segnale di sicurezza consiste nel trasmettere il gruppo TTT, con le lettere ben separate, seguito dalla parola DE e dall'indicativo di chiamata della stazione emittente. Detto segnale indica che tale stazione è in procinto di trasmettere un messaggio interessante la sicurezza della navigazione o contenente importanti informazioni circa i messaggi concernenti gli annunci meteorologici.

18. Per avvisare un aeromobile che trovasi nella vicinanza di una zona vietata e che deve cambiare rotta, si impiegheranno i seguenti segnali :

a) Di giorno, tre proietti lanciati ad intervalli di 10 secondi, che producano *ciascuno* allo scoppio *una nuvoletta* di fumo bianco, indicanti la direzione che dovrà essere seguita dall'aeromobile ;

b) Di notte, tre proietti lanciati ad intervalli di 10 secondi, che producano allo scoppio *fuochi o stelle bianchi* indicanti la direzione che dovrà essere seguita dall'aeromobile.

19. Per dare ordine a un aeromobile di atterrare si impiegheranno i seguenti segnali.

a) Di giorno, tre proietti lanciati ad intervalli di 10 secondi, che producano *ciascuno* allo scoppio una nuvoletta di fumo nero o giallo ;

b) Di notte, tre proietti lanciati ad intervalli di 10 secondi, che producano allo scoppio *fuochi o stelle verdi.*

Inoltre, se si vuole evitare che atterrino altri aeromobili oltre quello cui è diretto l'ordine, sarà mantenuto su di questo, per mezzo di un proiettore, un fascio di luce intermittente.

20. a) Nel caso che la nebbia o la foschia rendano invisibile un aeroporto, la sua presenza potrà essere indicata per mezzo d'un pallone impiegato quale boa aerea o con altri mezzi approvati.

b) Nella nebbia, nella foschia, nella *caduta* di neve, o nelle forti pioggie, sia di giorno che di notte, ogni aeromobile *sull' acqua* dovrà fare i *seguenti segnali acustici :*

1. Se non è ormeggiato nè ancorato, un segnale ad intervalli di due minuti al massimo, consistente in due suoni della durata di circa 5 secondi, separati da un intervallo di circa un secondo ;

2. Se è all'ancora od ormeggiato un segnale ad intervalli di un minuto al massimo, consistente nel suono della durata di circa 5 secondi, a rapidi rintocchi, di una campana o di un *gong* di potenza sufficiente.

SEZIONE III

NORME GENERALI

PER LA CIRCOLAZIONE *AERONAUTICA*

21. *Salvo quanto è disposto dal paragrafo 43 che segue,* i velivoli dovranno sempre cedere la via ai palloni frenati o liberi ed ai dirigibili. I dirigibili cederanno sempre la via ai palloni frenati o liberi.

22. Un dirigibile che non sia in grado di manovrare sarà considerato come un pallone libero.

23. Il rischio di collisione puo' essere previsto, quando lo permettono le circostanze, traguardando *accuratamente* un aeromobile che

(1) Allorchè, a causa della rapidità delle manovre da eseguire, un aeromobile non può emettere il messaggio stabilito, il segnale PAN non seguito da una comunicazione indica che l'aeromobile che lo emette trovasi in condizioni difficili o sul punto di atterrare o di ammarare perchè costrettovi, ovvero che ha interrotto momentaneamente il volo, ma non ritiene necessario di chiedere immediato soccorso emettendo il segnale SOS.

tement et l'inclinaison de la route suivie par celui-ci. Si ni l'un ni l'autre de ces deux éléments ne subit de modification appréciable, on doit considérer la collision comme possible.

24. L'expression « risque de collision » embrasse tout risque d'accident causé par le trop grand rapprochement de deux aéronefs. Tout aéronef auquel les règles ci-dessus imposent l'obligation de s'écarter d'un autre aéronef pour éviter une collision doit s'en maintenir à une distance suffisante, eu égard aux circonstances de fait.

25. Tout en observant les règles sur les risques de collision contenues dans le paragraphe 24, un aéronef à moteur doit toujours manœuvrer selon les règles établies par les *paragraphes suivants* dès qu'il s'aperçoit qu'en poursuivant sa route, il passerait à moins de deux cents mètres *d'une partie quelconque* d'un autre aéronef.

26. Quand deux aéronefs à moteurs se rencontrent de face, ou presque de face, chacun d'eux doit s'écarter vers sa droite.

27. Quand deux aéronefs à moteurs suivent respectivement des routes qui se croisent, l'aéronef qui voit l'autre à sa droite doit faire place à ce dernier.

28. Un aéronef en rattrapant un autre devra, pour le dépasser, s'écarter de ce dernier en faisant dévier sa propre route vers la droite, et non en piquant.

Si un aéronef arrive sur un autre aéronef en suivant une route inclinée de plus de 110 degrés sur celle suivie par ce dernier, c'est-à-dire se trouve, par rapport à celui-ci, dans une position telle que, la nuit, il ne pourrait distinguer aucun des *feux de côtés de* cet aéronef, il sera considéré comme voulant dépasser ce dernier, et aucun changement ultérieur dans la route suivie par les deux aéronefs ne pourra faire considérer le premier comme cherchant à croiser l'autre dans l'esprit du présent règlement, ou le relever de l'obligation de se tenir à distance de l'aéronef rattrapé, jusqu'à ce que ce dernier ait été largement dépassé.

Comme, de jour, l'aéronef dépassant, dans les conditions susvisées, ne peut pas toujours savoir avec certitude si sa route passera à l'avant ou à l'arrière de l'autre aéronef, il doit, en cas de doute, se considérer comme étant dans la situation d'un aéronef qui en rattrape un autre et s'éloigner de la route suivie par ce dernier.

29. Quand le présent règlement prescrit à l'un des deux aéronefs de faire place à l'autre, ce dernier doit maintenir sa route primitive et sa vitesse. Lorsque toutefois, par suite du brouillard ou de toute autre cause, les deux aéronefs se trouvent si près l'un de l'autre qu'une collision ne peut être évitée par une manœuvre du premier, l'aéronef rattrapé doit prendre l'initiative de manœuvrer de la manière la plus efficace pour éviter la collision.

30. Tout aéronef invité par le présent règlement *à s'écarter de la route d'un autre aéronef* devra, autant que possible, éviter de le croiser en avant.

31. *En vue de réduire les risques de collision plus considérables sur les routes de trafic aérien, les règles suivantes seront observées, autant qu'il sera* possible et sans danger, *pour le survol de ces routes et de leur voisinage :*

a) Tout aéronef *volant à la boussole le long de la ligne droite reliant deux points* d'une route *habituelle de trafic aérien,* devra *se maintenir à 500 mètres au moins sur* la droite de cette *ligne ;*

b) Tout aéronef suivant une route *de trafic aérien qui a été* officiellement reconnue devra *se maintenir à 300 mètres au moins sur* la droite de cette route ;

c) Tout aéronef *qui, dans le voisinage d'une route fréquentée par les aéronefs, suivra une ligne indiquée à terre par une route, une voie ferrée, un cours d'eau, un canal, un rivage, etc...,* devra *se maintenir à 300 mètres au moins sur* la droite de cette *ligne ;*

elevation of an approaching aircraft. If neither the bearing nor the angle of elevation appreciably change, such risk shall be deemed to exist.

24. The term « risk of collision » shall include *all* risk of *accident* due to undue proximity of other aircraft. Every aircraft that is required by these rules to give way to another to avoid collision, shall keep a safe distance, having regard to the circumstances of the case.

25. While observing the rules regarding risk of collision contained in paragraph 24, a motor-driven aircraft must always manœuvre according to the rules contained in the following paragraphs, as soon as it is apparent that, if it pursued its course, it would pass at a distance of less than 200 metres from any part of another aircraft.

26. When two motor-driven aircraft are meeting end on or nearly end on each shall alter its course to the right.

27. When two motor-driven aircraft are on courses which cross, the aircraft which has the other on its own right side shall keep out of the way of the other.

28. An aircraft overtaking any other shall keep out of the way of the overtaken aircraft by altering its own course to the right, and must not pass by diving.

Every aircraft coming up with another aircraft from any direction more than 110 degrees from ahead of the latter, *i. e.,* in such a position with reference to the aircraft which it is overtaking that at night it would be *unable to see either of that aircraft's side* lights, shall be deemed to be an overtaking aircraft, and no subsequent alteration of the bearing between the two aircraft shall make the overtaking aircraft a crossing aircraft within the meaning of these rules, or relieve it of the duty of keeping clear of the overtaken aircraft until it is finally past and clear.

As by day the overtaking aircraft cannot always know with certainty whether it is forward or abaft the direction mentioned above from the other aircraft, it should, if in doubt, assume that it is an overtaking aircraft and keep out of the way.

29. Where by any of these rules one of the two aircraft is to keep out of the way, the other shall keep its course and speed. When, in consequence of thick weather or other causes, the aircraft having the right of way finds itself so close that collision cannot be avoided by the action of the giving-way aircraft alone, it shall take such action as will best aid to avert collision.

30. Every aircraft which is directed by *these rules to keep out of the way of another* aircraft shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other.

31. *In order to obviate the increased risk of collision which exists on air traffic routes, the following rules shall, so far as* it is safe and practicable, *be observed when flying* on or *in the vicinity* of such *routes :*

(a) Every aircraft when *flying by compass along the straight line (rhumb line) joining two points on* an air *traffic* route *in common use,* shall keep *such line at least 500 metres on its left.*

(b) Every aircraft following an air *traffic* route, *which has been* officially recognised, shall keep such route *at least 300 metres on its left.*

(c) Every aircraft *which, in the vicinity of a route frequented by aircraft, is following a line of landmarks such as a road, railway, river, canal or coastline, etc.,* shall keep *such line of landmarks at least 300 metres on its left.*

si avvicina e leggendo l'orientamento e l'inclinazione. Se l'orientamento e l'inclinazione del traguardo non cambiano in modo apprezzabile, *esiste rischio di collisione.*

24. L'espressione « rischio di collisione » include tutti i rischi di danni dovuti alla vicinanza eccessiva di due aeromobili. Ogni aeromobile che sia obbligato, agli effetti di questo regolamento, a cedere la via ad un altro per evitare la collisione, se ne manterrà ad una distanza sufficiente, secondo le circostanze.

25. Pur osservando le regole sui rischi di collisione contenute nel paragrafo 24, un aeromobile a motore deve sempre manovrare secondo le regole contenute nei *paragrafi seguenti,* appena si accorge che, se proseguisse nella sua rotta, passerebbe a una distanza minore di 200 metri da qualsiasi parte dell'altro aeromobile.

26. Quando due aeromobili a motore s'incontrano con rotte opposte, di fronte o quasi, ciascuno deve spostarsi sulla propria destra.

27. Quando due aeromobili a motore percorrono rotte che s'incrociano, l'aeromobile che ha l'altro alla sua dritta deve manovrare e cedergli la via.

28. Un aeromobile che ne oltrepassa un altro deve portarsi fuori della rotta dell'aeromobile *oltrepassato,* obliquando la propria rotta a destra, senza discendere (picchiare).

Ogni aeromobile che si diriga verso un altro aeromobile seguendo una rotta che formi un angolo di oltre 110° con quella del secondo, e perciò in posizione tale che, di notte, non potrebbe vedere nè uno nè l'altro *dei fanali laterali di quest'aeromobile,* sarà considerato come un aeromobile che oltrepassa e nessuna modifica ulteriore della rotta seguita dai due aeromobili potrà fare considerare il primo come un aeromobile che incrocia, agli effetti di questo regolamento o esimerlo dal mantenere la dovuta distanza dal secondo aeromobile fino a che questi non sia ampiamente oltrepassato.

Poichè di giorno l'aeromobile oltrepassante non può sempre sapere con certezza se la sua rotta è nel settore avanti o addietro della direzione sopramenzionata che forma l'angolo di 110° colla rotta del secondo aeromobile, dovrà, se è in dubbio, considerarsi come aeromobile che oltrepassa e portarsi fuori della rotta stessa.

29. Quando questo regolamento prescrive a uno dei due aeromobili di cedere la rotta all'altro, questo deve continuare la propria rotta colla stessa velocità. Tuttavia quando, per nebbia o per altre cause, l'aeromobile che ha diritto alla rotta venga a trovarsi così vicino al secondo, che qualsiasi manovra di questo non possa evitare una collisione, il primo aeromobile deve, di sua iniziativa, manovrare nel modo più efficace per evitare la collisione.

30. Ogni aeromobile che debba, agli effetti *di questo regolamento, portarsi fuori della* rotta di un altro aeromobile dovrà, se le circostanze lo permettono, evitare di passargli di prora.

31. *Allo scopo di ridurre i rischi di collisione più notevoli sulle rotte del traffico aereo, per il sorvolo di tali rotte e delle zone prossime ad esse saranno osservate le regole seguenti,* in quanto ciò sia possibile e senza pericolo :

a) Ogni aeromobile *che navighi, servendosi della bussola, lungo la linea congiungente due punti di* una rotta *abituale di traffico aereo,* dovrà *mantenersi sulla destra di detta linea, a non meno di 500 metri di distanza da essa ;*

b) Nel seguire una rotta *di traffico aereo che sia stata* ufficialmente riconosciuta, ogni aeromobile dovrà *mantenersi sulla destra di tale rotta, a non meno di 300 metri di distanza da essa ;*

c) Ogni aeromobile *il quale, in prossimità di una rotta frequentata dagli aeromobili, seguirà una linea indicata a terra da una strada, una strada ferrata, un corso d'acqua, un canale, una riva, ecc.,* dovrà *mantenersi sulla destra di tale linea, a non meno di 300 metri di distanza da essa ;*

d) Aucun aéronef ne devra se maintenir sur la gauche des lignes ou routes susvisées, si ce n'est à une distance suffisante pour lui permettre d'éviter les appareils suivant ces lignes ou routes, conformément aux présentes dispositions ;

e) Tout aéronef traversant une des lignes ou routes susvisées devra le faire, à angle droit, aussi rapidement que possible et aussi haut qu'il pourra le faire raisonnablement.

f) Dans le cas de vols de groupes l'aéronef du chef de groupe devra, sous la responsabilité de celui-ci, conduire le vol de façon telle que tous les aéronefs du groupe puissent se conformer aux règles ci-dessus du présent paragraphe.

32. Aucun aéronef sur le point de s'élever à partir du sol ou de la mer, ne devra tenter de décoller s'il y a risque de collision avec un autre aéronef en train d'atterrir.

33. Tout aéronef se trouvant dans un nuage, dans le brouillard, la brume ou dans toute autre condition de mauvaise visibilité, devra manœuvrer avec précaution, en tenant soigneusement compte des circonstances de fait

Tout aéronef volant au-dessous des nuages devra à tout moment le faire, autant que cela sera possible et sans danger, suffisamment au-dessous des nuages pour qu'il puisse facilement voir et être vu.

34. En se conformant à ces règles on ne perdra toutefois pas de vue tels dangers de navigation et de collision ou toute autre circonstance qui pourraient rendre nécessaire de s'en écarter pour éviter un danger immédiat.

SECTION IV

LEST

35. Il est interdit de lancer, d'un aéronef en l'air, d'autre lest que du sable fin ou de l'eau.

SECTION V

RÈGLES *SPÉCIALES* DE LA CIRCULATION AÉRIENNE AU-DESSUS OU DANS LE VOISINAGE DES AÉRODROMES *OUVERTS A L'USAGE PUBLIC* (1)

36. Dans chaque *aérodrome, tout avion* voulant y atterrir ou en partir et se trouvant dans l'obligation de faire un virage, *devra, sauf en cas de détresse, l'effectuer* à gauche, c'est-à-dire dans le sens contraire du mouvement des aiguilles d'une montre. *(Le reste du paragraphe est supprimé.)*

37. Un avion partant d'un aérodrome ne devra pas virer à moins de 500 mètres de distance du point le plus rapproché du périmètre et, s'il vire, il devra le faire en se conformant aux règles établies au paragraphe précédent.

38. Tout avion volant entre 500 et *3 500* mètres de distance du point le plus rapproché *du périmètre* d'un aérodrome devra se conformer aux règles de *pilotage* ci-dessus établies *aux paragraphes 36 et 37*, à moins qu'il ne se *trouve* à plus de 2.000 mètres d'altitude.

39. Les atterrissages acrobatiques sont interdits sur les *aérodromes*. Il est défendu aux avions de se livrer à des exercices acrobatiques *dans le voisinage des aérodromes*, à *une* distance *inférieure* à *4.000* mètres du point le plus rapproché *du périmètre de l'aérodrome, à moins que ces avions ne se tiennent à une altitude supérieure à 2.000 mètres.*

40. Dans tout aérodrome, la direction du vent sera clairement indiquée par un ou plusieurs des moyens reconnus, tels que T d'atterrissage, manche à vent, fumée, etc. *En cas de vent nul, une boule bien visible sera hissée à un mât et s'il existe un T d'atterrissage il sera bloqué.*

41. Tout avion partant d'un *aérodrome* ou y atterrissant devra le faire vent debout, à moins d'empêchement causé par la disposition des lieux *et sauf en cas de vent nul. Dans*

(1) Résolution N° 399 (B. O. 13, p. 50)
Résolution N° 467 (B. O. 15, p. 39)

(d) An aircraft shall not fly keeping any of the lines or routes above referred to on its right, except at a distance therefrom sufficient to avoid aircraft following such lines or routes in accordance with these rules.

(e) When crossing one of these lines or routes above referred to, an aircraft shall cross it at right angles as rapidly as possible and as high as reasonably practicable.

(f) In the case of flights in group formation the aircraft of the leader of the group shall be responsible for leading the flight in such a manner that every aircraft in the group can comply with the above rules of this paragraph.

32. All aircraft on land or sea about to ascend shall not attempt to "take off" until there is no risk of collision with alighting aircraft.

33. Every aircraft in a cloud, fog, mist or other conditions of bad visibility shall proceed with caution, having careful regard to the existing *circumstances*.

Every aircraft when flying beneath clouds shall always do so, so far as it is safe and practicable, at such a distance below the clouds as will enable it readily to see and be seen.

34. In *conforming with* these rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision and to any special circumstances which may render a departure from the above rules necessary in order to avoid immediate danger.

SECTION IV

BALLAST

35. The dropping of ballast other than fine sand or water from aircraft in the air is *prohibited*.

SECTION V

SPECIAL RULES FOR AIR TRAFFIC ON AND IN THE VICINITY OF AERODROMES *OPEN TO PUBLIC USE* (1)

36. At every aerodrome if *a flying machine* about to land or leave finds it necessary to make a circuit or partial circuit, such circuit *or partial circuit* shall, *except in case of distress*, be left-handed (anti-clockwise). *(The remainder of the paragraph is cancelled).*

37. When *a flying machine* starts from an aerodrome it shall not turn until 500 metres distance from the nearest point of the aerodrome, and the turning then must conform with the regulations provided in the preceding paragraph.

38. *Every flying machine* flying *at a distance of* between *500* and *3,500* metres from the nearest point *of the perimeter* of an aerodrome shall conform to the *flying rules laid down in paragraphs 36 and 37 above*, unless *it is* flying at a greater height than 2,000 metres.

39. Acrobatic landings are prohibited at *aerodromes. Flying machines* are prohibited from engaging in aerial acrobatics *in the vicinity of aerodromes*, at a distance *of less than 4,000 metres* from the nearest point *of the perimeter* of *the aerodrome, unless they are flying at a greater height than 2,000 metres.*

40. At *every aerodrome* the direction of the wind shall be clearly indicated by one or more of the recognised methods, e. g., landing *T*, conical streamer, smudge fire, etc. *In the event of there being no wind, a ball, easily visible, shall be hoisted on a mast and if there is a landing T it shall be fixed.*

41. Every *flying machine* when taking off or alighting on *an aerodrome* shall do so upwind, except when the natural conditions of the aerodrome do not permit or *in the event*

(1) Resolution No. 399 (O. B. 13, p. 50).
Resolution No. 467 (O. B. 15, p. 39)

d) Nessun aeromobile dovrà tenersi sulla sinistra delle linee o delle rotte suddette, a meno che non mantenga una distanza sufficiente ad evitare gli aeromobili che seguano tali linee o rotte conformemente alle presenti prescrizioni ;

e) Ogni aeromobile che attraversi una delle linee o delle rotte suddette dovrà attraversarle, ad angolo retto, il più rapidamente possibile e mantenendosi alla maggiore altezza ragionevolmente possibile.

f) Nel caso di voli in gruppo, l'aeromobile del capo gruppo, sotto la responsabilità di costui, deve guidare il volo in guisa che tutti gli aeromobili del gruppo possano conformarsi alle regole del presente paragrafo.

32. Nessun aeromobile pronto a partire dal suolo o dal mare dovrà partire fino a che vi sia rischio di collisione con un altro aeromobile in procinto di atterrare.

33. Ogni aeromobile che si trovi nelle nuvole, nella nebbia o in altre condizioni di cattiva visibilità, dovrà manovrare con precauzione, avuto *accurato* riguardo alle circostanze *di fatto* nelle quali si trova.

Ogni aeromobile che voli al disotto delle nuvole dovrà mantenersi, in quanto ciò sia possibile e senza pericolo, sufficientemente al disotto delle nuvole, per potere facilmente vedere ed esser veduto.

34. Nell'osservare questo regolamento si terrà conto di tutti i pericoli di navigazione e di collisione, come pure di quelle circostanze particolari che potessero imporre *di non attenersi* al regolamento *stesso* per evitare un pericolo immediato.

SEZIONE IV

ZAVORRA

35. E' proibito di gettare dagli aeromobili altra zavorra che non sia di sabbia fina o di acqua.

SEZIONE V

NORME SPECIALI DI CIRCOLAZIONE *AERONAUTICA* SUGLI AEROPORTI O NELLA LORO VICINANZA *APPERTI AL PUBBLICO SERVIZIO* (1)

36. In ogni aeroporto, *qualunque velivolo* in procinto di atterrare o di partire e che *ritenga* necessario di fare un giro o parte di un giro, *dovrà, salvo in caso di pericolo, effettuarlo* a sinistra (contro il movimento delle freccie dell'orologio). *(Il resto del paragrafo è soppresso).*

37. *Un velivolo* che parte da un aeroporto non dovrà iniziare il giro prima di arrivare a 500 metri di distanza dal punto più vicino del perimetro dell'*aeroporto* e il giro dovrà allora conformarsi alle regole stabilite nel paragrafo precedente.

38. Tutti *i velivoli* che volano ad una distanza fra 500 e *3.500* metri dal punto più vicino *al perimetro* di un aeroporto, *dovranno conformarsi* alle regole *di pilotaggio stabilite nei precedenti paragrafi 36 e 37, a meno* che *essi non si trovino* ad una *altezza* superiore ai 2000 metri.

39. Gli atterramenti acrobatici sono proibiti negli *aeroporti*. È vietato *ai velivoli* di fare delle acrobazie, *in prossimità degli aeroporti*, ad una distanza *inferiore a 4000* metri dal punto più vicino *al perimetro dell' aeroporto, a meno che essi non mantengano una quota superiore a 2.000 metri.*

40. In ogni aeroporto la direzione del vento sarà chiaramente indicata con uno o più metodi conosciuti, come : T di atterramento, bandiera a manica, fumato, ecc. *Se non c'è vento, un pallone ben visibile sarà issato ad un albero da segnalazioni, e, ove esista un T di atterraggio, questo sarà bloccato.*

41. Ogni *velivolo* in partenza o in arrivo tro un *aeroporto* dovrà partire o arrivare connia vento, eccettuati i casi nei quali le condiziod naturali dell'aeroporto non lo permettano *e*

(1) Risoluzione N° 399 (B. U. 13, p. 50).
Risoluzione N° 467 (B. U. 15, p. 39).

ce dernier cas, tout avion partant ou atterrissant devra le faire dans le sens indiqué par un signal approprié ou, s'il existe un T d'atterrissage, dans le sens indiqué par ce T.

42. Si deux avions s'approchent en même temps d'un aérodrome pour y atterrir, l'avion le plus élevé devra manœuvrer pour éviter l'avion volant à un niveau inférieur et, pour atterrir, se conformera aux règles du paragraphe 28 sur le dépassement.

43. La route sera laissée libre à tout *aéronef en train* d'atterrir sur un *aérodrome*.

44. *Sur tout aérodrome, le long de la périphérie et aux abords des hangars, une zone neutre sera destinée à la manœuvre au sol des avions.*

La piste d'atterrissage sera aussi étendue que possible.

Tout avion voulant atterrir ou s'enlever devra le faire, conformément aux stipulations du parag. 41 et en laissant franchement à sa gauche tout avion qui aurait déjà atterri ou serait en train de s'enlever ou sur le point de le faire.

Tout avion roulant au sol sur la piste d'atterrissage devra le faire dans le sens de l'atterrissage. Toutefois, sur certains aérodromes, on pourra autoriser les avions roulant au sol à traverser la piste d'atterrissage sous certaines réserves destinées à garantir la sécurité.

45. *Par exception à la règle générale formulée à l'alinéa 3 du parag. 44 ci-dessus, sur certains aérodromes, la piste d'atterrissage pourra être virtuellement divisée en deux zones sensiblement égales par un plan vertical orienté dans le sens de l'atterrissage défini au parag. 41. Pour un observateur placé face au vent, la zone de droite sera celle réservée aux atterrissages, la zone de gauche celle réservée aux départs. Cette réglementation spéciale devra être indiquée par une étoile blanche, pleine, à cinq branches (constituée par le pentagone régulier non convexe inscriptible dans un cercle de quinze mètres de diamètre au minimum), placée sur le sol au centre de la partie du terrain réservée aux départs et aux atterrissages.*

Un avion voulant atterrir devra le faire conformément au parag. 41 dans la partie gauche de la zone réservée à cet effet, mais en laissant franchement à sa gauche tout autre avion qui aurait déjà atterri.

Un avion voulant s'enlever devra le faire conformément au parag. 41, dans la partie gauche de la zone réservée à cet effet, mais en laissant franchement à sa gauche tout autre avion en train de s'enlever ou sur le point de le faire.

46. Les règles *de la présente section* s'appliqueront également *la nuit* sur les aérodromes; *l'aérodrome sera délimité aussi exactement que possible par des feux rouges placés sur son périmètre et sur ses obstacles. Le sens d'atterrissage sera, autant que possible, indiqué par un T lumineux ou, à défaut, par trois feux blancs disposés en triangle isocèle dont la base aura environ deux cents mètres de longueur et la hauteur au minimum le double ; l'emplacement des feux sera tel que l'avion devra atterrir en se dirigeant du milieu de la base vers les feux du sommet opposé, la base indiquant l'endroit où il devrait commencer à toucher le sol et le sommet celui qu'il serait prudent de ne pas dépasser (1).*

47. Aucun ballon captif, cerf-volant ou dirigeable amarré ne pourra, sans autorisation spéciale, s'élever à proximité d'un aérodrome, excepté dans les cas prévus au paragraphe 20.

48. Des *signaux* appropriés seront placés sur tous les obstacles *existant sur les aérodro-*

(1) Résolution n° 526 (B. O. 18, p. 37).

of there being no wind. In the latter case, every flying machine, when taking-off or landing, shall do so in the direction indicated by an appropriate signal, or, if there is a landing T, in the direction indicated by this T.

42. In the case of *two flying machines* approaching *an aerodrome* for the purpose of landing, the *flying machine* flying at the greater height shall be responsible for avoiding the *flying machine* at the lower height, and shall as regards landing observe the rules of paragraph 28 for passing.

43. *Aircraft about to land* on an aerodrome shall be given free *way*.

44. *At every aerodrome, along the perimeter and at the approaches to the hangars, a neutral zone shall be set apart for flying machines manœuvring on the ground.*

The landing area shall be as large as possible.

Every flying machine when landing or taking off, shall do so in conformity with the provisions of paragraph 41, and leaving clear on its left any flying machine which has already landed or which is taking off or about to take off.

Every flying machine when running along the ground on the landing area shall do so in the direction of landing. Nevertheless, on certain aerodromes, flying machines running along the ground may be authorised to cross the landing area subject to certain reservations destined to ensure safety.

45. *By way of exception to the general rule laid down in the third sub-paragraph of paragraph 44 above, at certain aerodromes the landing area may be virtually divided into two approximately equal zones, by a vertical plane bearing in the direction of landing defined in paragraph 41. For an observer facing up-wind, the zone on the right will be the one reserved for landings and the zone on the left the one reserved for departures. This special arrangement must be indicated by a full white star of five points (constituted by inscribing a regular non-convex pentagon in a circle of not less than fifteen metres diameter), placed on the ground in the centre of the part of the ground reserved for departures and landings.*

A flying machine when landing shall do so in conformity with paragraph 41, in the left part of the zone reserved for that purpose, but leaving clear on its left any other flying machine which has already landed.

A flying machine when taking off shall do so, in conformity with paragraph 41, in the left part of the zone reserved for that purpose, but leaving clear on its left any other flying machines which are taking off or about to take off.

46. The rules *of the present Section* shall apply equally *at night* on aerodromes, *when the aerodrome shall be defined as accurately as possible by red lights placed on its perimeter and on its obstacles. The direction for landing shall as far as possible be indicated by a luminous T, or failing this, by three white lights forming an isosceles triangle whose base shall be about two hundred metres long and whose height shall be at least twice the base ; the lights shall be so placed that the flying machine must land in the direction leading from the centre of the base to the light at the apex, the base indicating the place where it should come into contact with the ground, and the apex, the place which it is best not to overrun (1).*

47. No fixed balloon, kite, or moored airship *shall* be elevated in the vicinity of any aerodrome without a special authorisation, except in the cases provided for in paragraph 20.

48. Suitable *signals* shall be placed on all *obstacles on aerodromes and, as far as possible,*

(1) Resolution No. 526 (O. B. 18, p. 37).

salvo il caso che non vi sia vento. In tal caso, ogni velivolo dovrà partire od atterrare nel senso che sarà indicato da un segnale appropriato, oppure, se esiste un T di atterraggio nel senso indicato da esso.

42. Se due *velivoli* si avvicinano contemporaneamente ad un aeroporto per atterrarvi, *il velivolo* di maggiore quota dovrà manovrare per evitare *il velivolo* di quota inferiore, e per atterrare, osserverà la regola del paragrafo 28.

43. *Sarà lasciata* via libera *a qualunque velivolo in procinto di atterrare* su *un* aeroporto.

44. *In ogni aeroporto, lungo la periferia e presso gli hangars, una zona neutra sarà destinata per le manovre al suolo dei velivoli.*

La pista d'atterramento avrà la massima estensione possibile.

Un velivolo che voglia atterrare o sollevarsi dovrà farlo secondo le prescrizioni del paragrafo 41, e lasciando decisamente alla propria sinistra ogni velivolo che abbia già atterrato o che sia in procinto di sollevarsi o si prepari a sollevarsi.

Ogni velivolo che si sposti sul terreno, nella pista d'atterramento, dovrà spostarsi nel senso dell' atterramento. Tuttavia, su taluni aeroporti, i velivoli che si spostano sul terreno potranno essere autorizzati ad attraversare la pista d'atterramento, purchè osservino talune prescrizioni intese a garantire la sicurezza.

45. *In deroga alla regola generale contenuta nel comma 3° del precedente paragrafo 44, su taluni aeroporti la pista d'atterramento potrà essere virtualmente divisa in due zone quasi uguali, per mezzo di un piano verticale orientato nel senso dell'atterramento definito al paragrafo 41. Per un osservatore situato con a faccia contro il vento, la zona di destra sarà quella destinata agli atterramenti, la zona di sinistra quella destinata alle partenze. Questa prescrizione speciale dovrà essere indicata per mezzo di una stelle bianca, a cinque punte (constituita dal pentagono regolare non convesso inscrittibile in un cerchio avente almeno quindici metri di diametro), situata sul suolo, nel centro della parte riservata alle partenze ed agli atterramenti.*

Un velivolo che voglia atterrare, dovrà atterrare, secondo il paragrafo 41, nella parte sinistra della zona a ciò riservata, ma lasciando nettamente alla propria sinistra ogni altro velivolo che abbia già atterrato.

Un velivolo che voglia sollevarsi, dovrà sollevarsi, secondo il paragrafo 41, nella parte sinistra della zona a ciò riservata, ma lasciando nettamente alla propria sinistra ogni altro velivolo che sia in procinto di sollevarsi o si prepari a sollevarsi.

46. *Le regole della presente sezione si applicheranno ugualmente negli aeroporti durante la notte : l'aeroporto sarà delimitato, con la maggiore possibile esattezza, per mezzo di fanali rossi situati sul perimetro di esso e sugli ostacoli ; la direzione per l'atterraggio sarà, per quanto è possibile, indicata per mezzo di un « T » luminoso, o, in mancanza, per mezzo di tre fanali bianchi disposti a forma di triangolo isoscele, la cui base avrà circa duecento metri di lunghezza e l'altezza almeno il doppio ; la posizione dei fanali sarà tale che il velivolo dovrà atterrare dirigendosi dal centro della base verso il fanale del vertice opposto : la base indicherà il posto nel quale il velivolo dovrebbe cominciare a toccare il suolo e il vertice il posto che sarebbe prudente di non oltrepassare (1).*

47. Nessun pallone frenato, cervo volante, o dirigibile ormeggiato potrà essere alzato in vicinanza di qualsiasi aeroporto senza autorizzazione speciale, eccettuati i casi provisti al paragrafo 20 di questo allegato.

48. Opportuni segnali saranno disposit su tutti gli ostacoli *esistenti negli aeroporit,*

(1) Risoluzione n° 526 (B. U. 18, p. 37).

mes et, autant que possible, sur les obstacles fixes, dangereux pour la navigation aérienne, dans une zone de 500 mètres de large autour de tous les aérodromes *(1)*.

49. *L'application des règles spéciales sur la circulation aérienne au-dessus ou dans le voisinage des aérodromes ouverts à l'usage public pourra être temporairement suspendue, partiellement ou en totalité, pour un aérodrome donné, par l'Etat contractant sur le territoire duquel se trouve cet aérodrome.*

Dans ce cas, cette suspension sera indiquée :

a) de jour, par un panneau carré rouge, d'au moins trois mètres de côté, placé horizontalement, à proximité du signal indiquant la direction du vent ;

b) de nuit, par un panneau semblable, placé dans les mêmes conditions, dont les côtés seront dessinés par des lumières rouges (2).

SECTION VI

GÉNÉRALITÉS

50. Tout aéronef manœuvrant sur l'eau par ses propres moyens, doit obéir aux règlements établis en vue de prévenir les collisions en mer et, de ce fait, doit être considéré comme un bâtiment à vapeur : mais il portera seulement les feux spécifiés dans le présent Règlement et non ceux prévus dans les Règlements maritimes, pour les bâtiments à vapeur; en outre, sauf dans les cas spécifiés aux paragraphes 17 et 20 ci-dessus, il n'utilisera pas les signaux sonores visés dans ces derniers règlements. Il ne sera pas non plus supposé entendre ces mêmes signaux.

51. Aucune des prescriptions du présent Règlement ne pourra être invoquée pour exonérer un aéronef ou son propriétaire, son pilote ou son équipage, des conséquences d'une négligence soit dans l'emploi des feux et des signaux, soit dans le service de vigie, *ou d'une négligence* dans l'observation des *précautions requises par la pratique* de la navigation aérienne en temps normal, ou dans les circonstances spéciales du cas envisagé.

52. Aucune des prescriptions ci-dessus ne pourra non plus être invoquée comme excuse en cas d'infraction aux règlements spéciaux établis et dûment publiés, relatifs à la circulation des aéronefs à proximité des aérodromes ou autres lieux ; l'observation de ces règlements restera obligatoire pour tous les propriétaires, pilotes ou équipages d'aéronefs.

on fixed obstacles dangerous to flying within a zone of 500 metres of all aerodromes *(1)*.

49. *The application of the special rules for air traffic on and in the vicinity of aerodromes open to public use may be temporarily suspended, partially or wholly, in respect of a given aerodrome, by the contracting State in whose territory such aerodrome is situated.*

In such cases the suspension shall be indicated :

(a) by day, by a red square panel, each side of which measures at least three metres, placed horizontally in proximity to the signal indicating the direction of the wind ;

(b) by night, by a similar panel placed in like manner, the sides of which will be marked by red lights (2).

SECTION VI

GENERAL

50. Every aircraft manœuvring under its own power on the water shall conform to the Regulations for Preventing Collisions at Sea, and for the purposes of these regulations shall be deemed to be a steam-vessel, but shall *only* carry the lights specified in the preceding rules, and not those specified for steam-vessels in the Regulations for Preventing Collisions at Sea, and shall not use, except as specified in paragraphs 17 and 20 above, or be deemed to hear the sound signals specified in the above mentioned Regulations.

51. Nothing in *the above* rules shall exonerate any aircraft, or the owner, pilot or crew thereof, from the consequences of any neglect *in the use of* lights or signals, or of any neglect to keep a proper lookout, or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of the air, or by the special circumstances of the case.

52. Nothing in *the above provisions* shall interfere with the operation of any special rule or rules duly made and published relative to navigation of aircraft in the immediate vicinity of any aerodrome or other place, and it shall be obligatory *on all owners*, pilots, or crews of aircraft to obey such rules.

e, *in quanto possibile, sugli ostacoli* fissi, pericolosi per il volo, in una zona di 500 metri di larghezza attorno a tutti gli aeroporti *(1)*.

49. *L'applicazione delle regole speciali relative alla circolazione aerea al disopra o in prossimità degli aerodromi aperti al traffico pubblico potrà essere temporaneamente sospesa, parzialmente o totalmente, per un determinato aerodromo, da parte dello Stato contraente sul cui territorio si trova tale aerodromo.*

In tal caso, la sospensione sarà indicata :

a) di giorno, per mezzo di un panno quadrato rosso, avente i lati lunghi almeno tre mestri, disposto orizzontalmente in prossimità del segnale che indica la direzione del vento ;

b) di notte, da un panno identico, disposto nelle medesime condizioni, con i lati contornati da luci rosse (2).

SEZIONE VI

GENERALITÀ

50. Ogni aeromobile che manovra sull'acqua coi propri mezzi dovrà conformarsi ai regolamenti per evitare le collisioni in mare, e a questo scopo sarà considerato come un bastimento a vapore, ma porterà soltanto i fanali indicati dal presente regolamento, e non quelli previsti per i bastimenti a vapore nei regolamenti marittimi, e non userà, salvo i casi di cui ai paragrafi 17 e 20, le segnalazioni sonore indicate nei detti regolamenti, nè potrà essere tenuto a riceverle.

51. Nessuna disposizione di questo regolamento potrà essere invocata per esonerare qualsiasi aeromobile, il suo proprietario, il suo pilota o il suo equipaggio, dalle conseguenze di qualsiasi negligenza nell'uso de fanali o delle segnalazioni, o nel servizio di vedetta, o *di una negligenza* nell'osservanza delle *precauzioni richieste nella pratica della* navigazione aerea in condizioni normali o speciali.

52. Nessuna disposizione di questo regolamento potrà essere invocata come scusa in caso d'infrazione ai regolamenti speciali debitamente pubblicati, relativi alla navigazione degli aeromobili nella vicinanza di aeroporti o di altri luoghi. Tutti i proprietari, piloti o equipaggi di aeromobili sono tenuti all'osservanza dei detti regolamenti.

(1) Résolution nº 156 (B. O. 6, p. 45).
(2) Résolution nº 427 (B. O. 14, p. 23).

(1) Resolution No. 156 (O. B. 6, p. 45).
(2) Resolution No. 427 (O. B. 14, p. 23).

(1) Risoluzione nº 156 (B. U. 6 p. 45).
(2) Risoluzione nº 427 (B. U. 14, p. 23)

ANNEXE E

—

CONDITIONS MINIMA REQUISES POUR L'OBTENTION DE BREVETS *ET LICENCES* DE PILOTES OU DE NAVIGATEURS

SECTION I

GÉNÉRALITÉS

Les conditions énoncées au cours de la présente Annexe sont les conditions minima exigées pour la délivrance des brevets et licences valables pour le trafic international (1).

Toutefois chaque Etat contractant aura la faculté de délivrer des brevets et licences, non valables pour le trafic international, selon les conditions atténuées qu'il jugera suffisantes en vue d'assurer la sécurité du trafic aérien.

Lesdits brevets et licences ne seront pas valables pour le survol du territoire d'un autre Etat.

Ils devront être présentés sous une forme empêchant toute confusion avec les brevets et licences établis conformément aux décisions prises par la Commission Internationale de Navigation Aérienne en exécution de l'article 13 de la Convention (2) et valables pour le trafic international.

D'autre part, chacun des Etats contractants peut, s'il le juge opportun et sans préjudice des prescriptions de l'article 13 de la Convention, aggraver, pour les brevets et licences délivrés par lui, les conditions fixées par la présente Annexe.

Aux fins de la présente Annexe, on entend par transports publics :

a) tout transport effectué par aéronef moyennant rémunération (de quelque nature qu'elle soit) ;

b) tout transport effectué par aéronef, même sans rémunération, si le transport est effectué par une entreprise de transports aériens.

SECTION *II*

BREVETS DE PILOTES D'*AVIONS*

A. — BREVET DE PILOTE D'*AVIONS* DE TOURISME

(non valable pour les transports publics *ou le travail aérien*).

1. EPREUVES PRATIQUES.

Dans chaque épreuve pratique, le candidat doit être seul sur l'avion.

a) EPREUVE D'ALTITUDE ET DE VOL PLANÉ. *Une montée qui* se terminera par un vol plané, les moteurs étant arrêtés à *600* mètres *au moins* au-dessus *de la piste* d'atterrissage *ou d'amérissage*. L'atterrissage se fera sans que le moteur ait été remis en marche et dans un rayon d'au plus 150 mètres autour d'un point fixé d'avance par les examinateurs *accrédités*.

b) EPREUVE D'ADRESSE. Un vol sans atterrissage autour de deux mâts (ou de deux bouées) situés à 500 mètres l'un de l'autre et en décrivant une série de cinq huit (8), chaque virage étant effectué autour d'un des deux mâts (ou bouées). Ce vol sera fait à une altitude inférieure *ou égale* à 200 mètres au-dessus du sol (ou de l'eau) sans toucher le sol (ou l'eau). L'atterrissage sera effectué :

(1) RÉSOLUTION N° 197 (B. O. 7, p. 38).

(2) CES DÉCISIONS ONT FAIT L'OBJET DE DEUX RÉSOLUTIONS DE LA C. I. N. A., EXÉCUTOIRES EN CE QUI CONCERNE LES ÉTATS CONTRACTANTS, AU MÊME TITRE QUE LES ANNEXES A LA CONVENTION :

(A) RÉSOLUTION N° 102 (B. O. 4, p. 24 à 31) EN VIGUEUR A DATER DU 10 FÉVRIER 1924.

(B) RÉSOLUTION N° 129 (B. O. 5, p. 29), EN VIGUEUR A DATER DU 20 JUIN 1924.

ANNEX E

—

MINIMUM QUALIFICATIONS NECESSARY FOR OBTAINING CERTIFICATES *AND LICENCES* AS PILOTS AND NAVIGATORS

SECTION I

GENERAL

The conditions set forth in the present Annex are the minimum conditions required for the issue of certificates and licences valid for international traffic (1).

Nevertheless, each contracting State will be entitled to issue certificates and licences, not valid for international traffic, subject to such less stringent conditions as it may deem adequate to ensure the safety of air traffic.

The said certificates and licences will not, however, be valid for flight over the territory of another State.

They must be in a form which will prevent any confusion with certificates and licences issued in accordance with the decisions made by the International Commission for Air Navigation in pursuance of Article 13 of the Convention (2) and valid for international traffic.

On the other hand, each of the contracting States may, if it deems expedient so to do and without prejudice to the provisions of Article 13 of the Convention, require for certificates and licences issued by it conditions more stringent than those fixed by the present Annex.

For the purposes of the present Annex the expression public transport means :

(a) All transport effected by aircraft for hire or reward (of any nature whatsoever) ;

(b) All transport effected by aircraft even without remuneration if the transport is effected by an air transport undertaking.

SECTION *II*

CERTIFICATES FOR PILOTS OF FLYING MACHINES

(A.) CERTIFICATES FOR PILOTS OF PRIVATE FLYING MACHINES (*AVIONS* DE TOURISME)

(not valid for purposes of public transport *or aerial work*).

1. PRACTICAL TESTS

In each practical test the candidate must be alone in the flying machine.

(a) TEST FOR ALTITUDE AND GLIDING FLIGHT. A flight *which* shall finish with a glide, the engines *being* cut off at *not less than 600* metres above the landing *or alighting area*. The landing shall be made without restarting the engine and within 150 metres or less of a point fixed beforehand by the official examiners of the test.

(b.) TESTS OF SKILL. A flight without landing around two posts (or buoys) situated 500 metres apart making a series of five figure-of-eight turns, each turn reaching one of the two posts (or buoys). This flight shall be made at an altitude of not more than 200 metres above the ground (or water) without touching the ground (or water). The landing shall be effected by :

(1) RESOLUTION NO. 197 (O. B. 7, p. 38).

(2) THESE DECISIONS WERE THE SUBJECT OF TWO RESOLUTIONS OF THE I. C. A. N. WHICH ARE OPERATIVE, AS REGARDS THE CONTRACTING STATES, IN LIKE MANNER AS THE ANNEXES OF THE CONVENTION :

(A) RESOLUTION NO. 102 (O. B. 4, pp. 24 to 31) IN FORCE AS FROM 10TH FEBRUARY 1924.

(B) RESOLUTION NO. 129 (O. B. 5, p. 29) IN FORCE AS FROM 20TH JUNE 1924.

ALLEGATO E

—

CONDIZIONI MINIME RICHIESTE PER OTTENERE PATENTI *E LICENZE* DI PILOTA E DI UFFICIALE DI ROTTA

SEZIONE I

DISPOSIZIONI GENERALI

Le condizioni enunciate nel presente Allegato sono quelle richieste per il rilascio dei brevetti e delle licenze valevoli per il traffico internazionale (1).

Tuttavia, ciascuno degli Stati contraenti avrà la facoltà di rilasciare brevetti e licenze, non valevoli per il traffico internazionale, secondo le condizioni attenuate che saranno da esso giudicate sufficienti ad assicurare la sicurezza del traffico aereo.

Tali brevetti e licenze non saranno valevoli per il sorvolo del territorio di un altro Stato.

Essi dovranno avere una forma tale, da evitare ogni confusione con i brevetti e le licenze rilasciati conformemente alle decisioni adottate dalla Commissione Internazionale per la Navigazione Aerea in esecuzione dell' art. 13 della Convenzione (2) e valevoli per il traffico internazionale.

D'altro canto, ciascuno degli Stati contraenti, se lo ritiene opportuno e senza pregiudizio delle prescrizioni dell' art. 13 della Convenzione, può aggravare, per i brevetti e le licenze da esso rilasciati, le condizioni enunciate nel presente Allegato.

Ai fini del presente allegato, si intende per trasporto pubblico .

a) ogni trasporto effettuato con aeromobili mediante compenso (di qualsiasi natura esso sia).

b) ogni trasporto effettuato con aeromobili, anche senza compenso, se il trasporto è effettuato da un impresa esercente trasporti aerei.

SEZIONE II

PATENTI DI PILOTA DI VELIVOLO

A. PATENTE DI PILOTA DI VELIVOLO DA TURISMO

(non valida per i trasporti pubblici *o per il lavoro aereo*).

1. PROVE PRATICHE.

In tutte le prove pratiche il pilota deve essere solo a bordo del velivolo.

a) PROVA DI ALTEZZA E DI VOLO LIBRATO. *Una salita che terminera* con un volo librato a motori fermi da *600* metri *almeno* al disopra *della pista* d'atterramento *o d'ammaraggio*. L'atterramento sarà effettuato senza rimetter in moto i motori ed il velivolo dovrà fermarsi ad una distanza minore di 150 metri dal punto fissato dagli esaminatori ufficiali.

b) PROVE DI ABILITA. Un volo senza atterramento attorno a due piloni o boe aeree, distanti 500 metri una dall'altra, e costituito da una serie di cinque circuiti in forma di otto, effettuati girando in senso opposto attorno ai due piloni o boe Questo volo sarà fatto ad un'altezza di non oltre 200 metri sopra il livello del suolo (o dell'acqua), senza mai toccare la terra (o l'acqua). L'atterramento sarà effettuato :-

(1) RISOLUZIONE N° 197 (B. U. 7, p. 38).

(2) QUESTE DECISIONI HANNO FORMATO L'OGGETTO DI DUE RISOLUZIONI DELLA C. I. N. A. ESECUTORIE, RIGUARDO AGLI STATI CONTRAENTI, ALLO STESSO TITOLO DEGLI ALLEGATI ALLA CONVENZIONE :

(A) RISOLUZIONE N° 102 (B. U. 4, p. 24 a 31) IN VIGORE A DATARE DAL 10 FEBBRAIO 1924.

(B) RISOLUZIONE N° 129 (B. U. 5, p. 29) IN VIGORE A DATARE DAL 20 GIUGNO 1924.

1° En arrêtant définitivement le ou les moteurs au plus tard quand l'aéronef touche le sol (ou l'eau) ;

2° En arrêtant *définitivement* l'aéronef à moins de 50 mètres d'un point fixé par le candidat lui-même avant le départ.

2. CONNAISSANCES SPÉCIALES.

Règlement sur les Feux et les Signaux et *Règles générales de la circulation aérienne.* Règles *spéciales* de la circulation aérienne au-dessus et *dans le voisinage* des aérodromes *ouverts à l'usage public.* Connaissance pratique de la législation aérienne internationale.

VALIDITÉ DE LA LICENCE

Aucune licence ne sera délivrée ou renouvelée pour une durée supérieure à douze mois.

. RENOUVELLEMENT DE LA LICENCE

Le titulaire d'une licence, désireux de la faire renouveler, devra, en cas de doute quant au maintien de son aptitude, subir, en totalité ou en partie, les épreuves pratiques définies au paragraphe 1 ci-dessus.

B — BREVET DE PILOTE D'*AVION* SERVANT AUX TRANSPORTS PUBLICS *OU AU TRAVAIL AÉRIEN*

1. ÉPREUVES PRATIQUES.

Dans chaque épreuve pratique, le candidat doit être seul sur l'avion.

a) *Épreuve d'altitude Un vol sans atterrissage durant lequel le pilote devra rester pendant au moins une heure, à une hauteur minimum de 2.000 mètres au-dessus du point de départ.*

b) Les épreuves de vol plané et d'adresse sont les mêmes que celles exigées pour le brevet de pilote d'avions de tourisme. Les candidats possédant déjà ce brevet n'auront pas à subir une seconde fois ces épreuves.

c) Épreuve d'endurance d'au moins trois cents kilomètres au dessus des terres ou de la mer, avec retour final au point de départ. Ce voyage devra être fait sur le même aéronef et dans un délai de huit heures. Il comprendra deux atterrissages obligatoires (avec arrêt complet de l'appareil), en dehors du point de départ, sur des points fixés d'avance par les examinateurs

Au départ, le candidat sera informé de la route à suivre et muni de la carte nécessaire. Les examinateurs décideront si la route a été correctement suivie.

d) Vol de nuit : Un vol de trente minutes, fait à une hauteur d'au moins cinq cents mètres. Ce vol ne pourra commencer qu'au moins deux heures après le coucher du soleil ; il finira au moins deux heures avant son lever.

2. EXAMEN TECHNIQUE.

Le candidat ayant subi d'une façon satisfaisante les épreuves pratiques sera convoqué pour passer un examen sur les points suivants :

a) *AVIONS* :

Connaissance théorique des lois de la résistance de l'air *notamment dans* ses effets sur les surfaces alaires et les plans de queue, sur les gouvernails de direction et de profondeur et sur les hélices ; fonctions des différentes parties de l'aéronef et de leurs commandes.

Montage des avions et de leurs diverses parties.

Épreuves pratiques de réglage.

b) MOTEURS.

Connaissances générales sur les moteurs à explosion et sur les fonctions de leurs divers organes ; connaissances générales sur la construction, l'assemblage, l'ajustage et les caractéristiques des moteurs d'aviation.

Causes du mauvais fonctionnement des moteurs ; causes de panne.

Épreuves pratiques de réparations courantes.

c) CONNAISSANCES SPÉCIALES

Règlements sur les Feux et Signaux, *Règles générales de la circulation aérienne* et Règles

(i.) Finally shutting off the engine or engines at latest when the aircraft touches the ground (or water).

(ii.) Finally stopping the flying machine within a distance of 50 metres from a point fixed by the candidate before starting.

2. SPECIAL REQUIREMENTS

Knowledge of rules as to Lights and Signals, and *General* rules *for* Air *traffic.* *Special* rules for Air traffic on and in the vicinity of aerodromes *open to public use.* A practical knowledge of international air legislation.

3. VALIDITY OF THE LICENCE

No licence shall be issued or renewed for a longer period than twelve months.

4. RENEWAL OF THE LICENCE

The holder of a licence who desires to have it renewed must, in case of doubt as to the maintenance of his competency, undergo all or part of the practical tests defined in paragraph 1 above

B. — CERTIFICATES FOR PILOTS *OF* FLYING MACHINES USED FOR PURPOSES OF PUBLIC TRANSPORT *OR AERIAL WORK*

1. PRACTICAL TESTS

In each practical test the candidate must be alone in the flying machine.

(*a.*) *Test for* altitude. *A flight without landing during which the pilot shall remain for at least an hour at a minimum altitude of 2,000 metres above the point of departure.*

(*b.*) The tests for gliding flight and for skill are the same as those required for a private pilot's flying certificate. Candidates already in possession of the latter certificate are not required to pass these tests again.

(*c.*) Test of endurance consisting of a cross-country or oversea flight of at least 300 kilometres, after which the final landing shall be made at the point of departure. This flight shall be made in the same flying machine within eight hours. It shall include two obligatory landings (during which the machine must come to rest), which shall not be at the point of departure, but which shall be fixed *beforehand* by the *examiners.*

At the time of departure the candidate shall be informed of his course and furnished with the appropriate map. The *examiners* will decide whether the *route* has been correctly followed.

(*d.*) Night Flight : A thirty minutes flight made between two hours after sunset and two hours before sunrise, at a height of at least 500 metres.

2. TECHNICAL EXAMINATION

After satisfactory practical tests have been passed, candidates will, when summoned, submit themselves to examination on—

(a.) FLYING MACHINES

Theoretical knowledge *of the laws* of the resistance of the air *especially* as concerns its effects on wings and tail planes, rudders, elevators, and *airscrews* ; functions of the different parts of the machine and of their controls.

Assembling of flying machines and their different parts.

Practical tests on rigging.

(b.) ENGINES

General knowledge of internal combustion engines, including functions of the various parts ; a general knowledge of the construction, assembling, adjustment, and characteristics of aero-engines.

Causes of the faulty running of engines and of breakdown.

Practical tests in running repairs.

(c.) SPECIAL REQUIREMENTS

Knowledge of Rules as to *Lights* and Signals and *General* rules *for* Air *traffic,* and

1° Fermando definitivamente il motore o i motori al più tardi quando l'aeromobile tocca il suolo (o l'acqua) ;

2° Fermando definitivamente il velivolo a una distanza minore di 50 metri da un punto fissato dal candidato prima di partire.

2. COGNIZIONI SPECIALI.

Conoscenza dei regolamenti sui fanali e sulle segnalazioni, *delle norme generali per la* circolazione *aeronautica, delle norme speciali* di circolazione *aeronautica* sugli aeroporti *aperti al pubblico servizio* e nelle loro vicinanze. *Conoscenza* pratica della legislazione aerea internazionale.

3. VALIDITÀ DELLA LICENZA

Nessuna licenza sarà rilasciata o rinnovata per un periodo superiore ai dodici mesi.

4. RINNOVO DELLA LICENZA

Il titolare di una licenza che desidera farla rinnovare dovrà, in caso di dubbio sulla persistenza della sua attitudine, subire, in tutto o in parte, le prove pratiche indicate nel paragrafo 1° che precede.

B. — PATENTE DI PILOTA DI VELIVOLO VALIDA PER I TRASPORTI PUBBLICI *O PER IL LAVORO AEREO*

1. PROVE PRATICHE.

In tutte le prove pratiche il candidato dovrà essere solo a bordo del velivolo.

a) *Prova* di altezza. *Un volo senza atterramento, durante il quale il pilota dovrà rimanere, per almeno un' ora, ad un' altezza di almeno 2.000 metri al disopra del punto di partenza.*

b) Le prove di volo librato e di abilità sono eguali a quelle richieste per la patente di pilota privato. I candidati che hanno già questa patente saranno esonerati dal subire nuovamente queste prove.

c) Prova di durata che consiste in un volo di almeno 300 chilometri sulla terra o sul mare, con ritorno finale al punto di partenza. Il volo sarà fatto sullo stesso velivolo in un limite di 8 ore, compresi due atterramenti obbligatori, oltre quello al punto di partenza, durante i quali l'apparecchio deve fermarsi, in punti fissati prima dagli esaminatori.

Al momento della partenza il candidato riceverà istruzioni sulla rotta da tenere e sarà munito della carta necessaria. Gli esaminatori decideranno se la rotta è stata seguita correttamente.

d) Volo notturno : Un volo notturno di 30 minuti di durata all'altezza di almeno 500 metri. Il volo dovrà cominciare almeno due ore dopo il tramonto e finire almeno due ore prima del levar del sole.

2. ESAME *TECNICO.*

Dopo aver subito con esito soddisfacente le prove pratiche, i candidati saranno *sottoposti* a un esame sui seguenti argomenti :

a) VELIVOLI.

Nozioni teoriche delle leggi della resistenza dell'aria *principalmente in rapporto ai suoi effetti* sulle superfici principali, sui piani di coda, sui timoni di direzione e di profondità e sulle eliche ; funzioni delle varie parti del velivolo e dei loro comandi.

Montaggio dei velivoli e delle loro varie parti.

Prove pratiche di regolazione.

b) MOTORI.

Nozioni generali sui motori a scoppio e sulle funzioni dei vari organi, nozioni generali sulla costruzione, sul montamento, sull'aggiustaggio e sulle caratteristiche dei motori d'aviazione.

Cause di cattivo funzionamento dei motori, cause di arresto.

Prove pratiche di riparazioni correnti.

c) COGNIZIONI SPECIALI.

Conoscenza del regolamento sui fanali e segnalazioni, *delle norme generali per la*

spéciales de la circulation aérienne au-dessus et *dans le voisinage* des aérodromes *ouverts à l'usage public.*

Connaissance pratique des conditions spéciales de la circulation aérienne et de la législation aérienne internationale.

Lecture des cartes ; orientation ; détermination du point ; météorologie élémentaire.

REMARQUES

Les épreuves pratiques devront être terminées dans le délai maximum d'un mois. Elles pourront être subies dans un ordre quelconque, chacune d'elles pouvant donner lieu à deux essais. Elles seront certifiées par des examinateurs dûment accrédités, qui en remettront le compte rendu aux autorités compétentes.

Les rapports officiels mentionneront les incidents survenus, notamment aux atterrissages. Avant chaque épreuve, les candidats devront présenter aux examinateurs des pièces irrécusables d'identité.

Un barographe devra être emporté dans toutes les épreuves pratiques et la feuille, signée par les examinateurs, sera jointe à leur rapport.

(Un paragraphe supprimé).

SECTION III

BREVET DE PILOTE DE BALLON LIBRE

1. ÉPREUVES PRATIQUES.

Le candidat doit avoir fait les ascensions *certifiées* suivantes :

1. De jour :
   - Trois ascensions d'instruction ;
   - Une ascension conduite par lui sous la surveillance d'un instructeur ;
   - Une ascension seul dans le ballon ;

2. De nuit :
   - Une ascension seul dans le ballon ;

chaque ascension ayant duré au moins deux heures.

2. EXAMEN THÉORIQUE

Lois élémentaires de l'aérostatique et de la météorologie.

3. CONNAISSANCES SPÉCIALES.

Connaissance générale du ballon et de ses accessoires ; gonflement ; réglage ; direction d'une ascension ; instruments ; précautions à prendre contre le froid et dans les hautes altitudes.

Règlement sur les Feux et les Signaux et *Règles générales de la circulation aérienne;* Règles *spéciales* de la circulation aérienne au-dessus et *dans le voisinage* des aérodromes *ouverts à l'usage public.*

Connaissance pratique de la législation aérienne internationale. Lecture des cartes et orientation.

SECTION IV

BREVET DE PILOTE DE DIRIGEABLE

Le personnel de conduite des dirigeables servant au transport public international sera, au minimum, composé comme suit :

pour les dirigeables cubant moins de 6.000 mètres cubes :
- *1 commandant;*

pour les dirigeables cubant au moins 6.000 et moins de 20.000 mètres cubes :
- *1 commandant en premier,*
- *1 commandant en second (1),*
- *1 timonier,*
- *1 mécanicien pour chaque groupe moteur simple ou double;*

pour les dirigeables cubant 20.000 mètres cubes et au-dessus :
- *1 commandant en premier,*
- *1 commandant en second,*
- *2 timoniers,*

Special rules for Air traffic on and in the vicinity of aerodromes *open to public use.*

Practical knowledge of the special conditions of air traffic and of international air legislation.

Map reading, orientation, location of position, elementary meteorology.

REMARKS

The practical tests shall be carried out *within a maximum period of one month.*

The may be carried out in any order, and each may be attempted twice. They shall be witnessed by properly accredited examiners, who will forward the official reports to the proper authorities.

The official reports will give the different incidents, especially those of landings. The candidates shall furnish before each test proper identity forms.

A barograph shall be carried on all practical tests, and the graph, signed by the examiners, shall be attached to their report.

(One paragraph cancelled).

SECTION *III*

CERTIFICATES FOR PILOTS OF *FREE* BALLOONS

1. PRACTICAL TESTS:

The candidate must have completed the following certified ascents —

1. By day:
   - Three ascents under instruction.
   - One ascent in control under supervision.
   - One ascent alone in the balloon.

2. By night :
   - One ascent alone in the balloon.

Each ascent shall be of at least two hours' duration.

2. THEORETICAL TESTS :

Elementary aerostatics and meteorology.

3. SPECIAL REQUIREMENTS

General knowledge of a balloon and its accessories ; inflation ; rigging ; management of an ascent; instruments ; precautions against cold and high altitudes.

Knowledge of Rules as to Lights and Signals and *General* rules *for Air traffic ; Special* rules for Air traffic on and in the vicinity of aerodromes *open to public use.*

Practical knowledge of international air legislation. Map reading and orientation.

SECTION *IV*

CERTIFICATES FOR AIRSHIP *PILOTS*

The operating crew of airships used for purposes of international public transport shall be composed as a minimum as follows :

for airships under 6,000 cubic metres capacity :
- *1 Officer in charge;*

for airships of at least 6,000 cubic metres and under 20,000 cubic metres capacity :
- *1 First Officer,*
- *1 Second Officer (1),*
- *1 Helmsman,*
- *1 Engineer for each single or double engine group ;*

for airships of 20,000 cubic metres capacity and over :
- *1 First Officer,*
- *1 Second Officer,*
- *2 Helmsmen,*

circolazione *aeronautica, delle norme speciali* di circolazione *aeronautica* sugli aeroporti *aperti al pubblico servizio* e nelle loro vicinanze.

Conoscenza pratica delle condizioni speciali del traffico aereo e della legislazione aerea internazionale.

Lettura delle carte, orientamento, determinazione del punto, meteorologie elementare.

NOTE

Le prove pratiche saranno eseguite entro il periodo massio di un mese.

Possono essere eseguite in qualsiasi ordine, e ognuna puo' essere ripetuta una seconda volta. Vi assisteranno esaminatori debitamente delegati, che trasmetteranno i verbali ufficiali alle autorità competenti.

I verbali ufficiali menzioneranno i vari incidenti sopravvenuti, specialmente negli atterramenti. I candidati dovranno presentare agli esaminatori i propri documenti regolari d'identità prima di ogni prova.

In tutte le prove pratiche sarà portato a bordo un barografo, e la cartina firmata dagli esaminatori sarà allegata al loro verbale.

(Un paragrafo soppresso).

SEZIONE III

PATENTE DI PILOTA DI PALLONE *LIBERO*

1. PROVE PRATICHE.

Il candidato deve aver compiuto le seguenti ascensioni *certificate :*

1. Di giorno :
   - Tre ascensioni d'istruzione ;
   - Un'ascensione diretta dallo stesso candidato sotto la sorveglianza d'un istruttore ;
   - Un'ascensione essendo solo a bordo.

2. Di notte :
   - Un'ascensione essendo solo a bordo.

Ogni ascensione deve avere la durata di almeno due ore.

2. ESAME TEORICO.

Leggi elementari di aerostatica e di meteorologia.

3. COGNIZIONI SPECIALI.

Nozioni generali del pallone e dei suoi accessori ; gonfiamento ; regolazione ; condotta d'un'ascensione ; precauzioni contro il freddo e ad alta quota.

Conoscenza del regolamento sui fanali e segnalazioni, *delle norme generali per la circolazione aeronautica, delle norme speciali* di circolazione *aeronautica* sugli aeroporti *aperti al pubblico servizio* e nelle loro vicinanze.

Conoscenza pratica della legislazione aerea internazionale. Lettura delle carte e orientamento.

SEZIONE IV

PATENTE *DI PILOTA* DI DIRIGIBILE

Il personale di condotta dei dirigibili adibiti al trasporto pubblico internazionale sarà formato, al minimo, nel modo seguente :

per i dirigibili di cubatura inferiore ai 6.000 metri cubi :
- *1 comandante ;*

per i dirigibili di cubatura da 6.000 a meno di 20.000 metri cubi :
- *1 comandante in prima,*
- *1 comandante in seconda (1),*
- *1 timoniere,*
- *1 motorista per ogni gruppo-motore semplice o doppio ;*

per i dirigibili di cubatura da 20.000 metri cubi in sù :
- *1 comandante in prima,*
- *1 comandante in seconda,*
- *2 timonieri,*

---

(1) Le commandant en second pourra remplir les fonctions de radiotélégraphiste s'il est titulaire d'une licence à cet effet.

(1) The second Officer may perform the duties of wireless operator if he holds the licence for that purpose.

(1) Il Comandante in seconda potrà disimpegnare le mansioni di radiotelegrafista, se possiede l'apposita licenza.

1 mécanicien pour chaque groupe moteur simple ou double.

Pour les navigations d'une durée supérieure à douze heures :

A bord des dirigeables cubant moins de 6 000 mètres cubes, le commandant devra être assisté d'un autre officier ;

A bord des dirigeables cubant 6.000 mètres cubes et au-dessus, tous les membres de l'équipage désignés ci-dessus seront doublés, à l'exception du commandant en premier.

Le personnel de bord doit être breveté pour les travaux de sa compétence, les commandants ayant l'obligation d'avoir en plus du brevet de pilote de dirigeables celui de navigateur conformément aux prescriptions de la Section V de la présente Annexe.

Tout pilote de dirigeable doit avoir le brevet de pilote de ballon libre.

Il y a trois classes de pilotes de dirigeables :

Le titulaire d'un brevet de première classe peut commander toutes les sortes de dirigeables ;

Le titulaire d'un brevet de deuxième classe peut commander les dirigeables de moins de 20 000 mètres cubes de capacité ;

Le titulaire d'un brevet de troisième classe peut commander les dirigeables de moins de 6 000 mètres cubes de capacité.

(Deux paragraphes supprimés).

CONDITIONS REQUISES POUR LE BREVET DE TROISIÈME CLASSE

1. ÉPREUVES PRATIQUES.

a) Vingt ascensions certifiées (dont trois de nuit) faites dans un dirigeable, chaque ascension ayant duré au moins une heure. Dans quatre au moins de ces ascensions, le candidat aura, sous la surveillance de l'officier commandant, conduit lui-même le *dirigeable*, départ et atterrissage compris, durant tout le trajet, *si la durée n'a pas dépassé quatre heures et pendant au moins quatre heures, si la durée a été supérieure.*

b) Un voyage d'au moins 100 kilomètres, sur un itinéraire fixé à l'avance, se terminant par un atterrissage de nuit. Ce voyage aura été fait avec un inspecteur officiel à bord.

2. EXAMEN THÉORIQUE

Aérostatique et météorologie ; densité des gaz, lois de Mariotte et de Gay-Lussac, pression barométrique, principe d'Archimède, compressibilité des gaz, interprétation et usage des renseignements et cartes météorologiques.

Propriétés physiques et chimiques des gaz légers et des matériaux employés dans la construction des dirigeables.

Théorie générale des dirigeables.

Propriétés dynamiques des corps en mouvement dans l'air.

3. CONNAISSANCES GÉNÉRALES.

Connaissance élémentaire des moteurs à explosion.

Navigation élémentaire ; usage de la boussole ; manière de faire le point.

Gonflement ; arrimage ; réglage ; manœuvre ; commandes et instruments.

CONDITIONS REQUISES POUR LE BREVET DE DEUXIÈME CLASSE

1. ÉPREUVES PRATIQUES.

Tout candidat au brevet de deuxième classe doit posséder le brevet de troisième classe et avoir fait au moins quatre mois de service comme pilote de troisième classe sur un dirigeable : il doit avoir fait, en outre, comme pilote de troisième classe sur un dirigeable de plus de 6.000 mètres cubes, au moins dix ascensions pendant lesquelles, sous la surveillance de l'officier commandant, il aura lui-même conduit le dirigeable, départ et atterrissage compris, durant tout le trajet, *si la durée n'a pas dépassé quatre heures et pendant au moins quatre heures, si la durée a été supérieure.*

2. EXAMEN THÉORIQUE.

Connaissance approfondie des questions figurant au programme pour l'obtention du brevet de troisième classe.

1 Engineer for each single or double engine group.

For journeys of more than twelve hours' duration :

In airships under 6,000 cubic metres capacity the Officer in charge must be assisted by another Officer ;

In airships of 6,000 cubic metres capacity or over, all the members of the crew designated above shall be doubled, with the exception of the First Officer.

The operating crew must hold certificates for the duties within their competence ; officers in charge being obliged to have, in addition to the airship pilot's certificate, that of navigator in conformity with the provisions of Section V of the present Annex.

Every airship *pilot* shall have qualified as pilot of a free balloon.

There shall be three classes of airship *pilots.*

The holder of a first-class certificate is qualified to command any airship.

The holder of a second-class certificate is qualified to command airships under 20,000 cubic metres capacity.

The holder of a third-class certificate is qualified to command airships under 6,000 cubic metres capacity.

(Two paragraphs cancelled).

QUALIFICATIONS FOR THIRD-CLASS CERTIFICATE

1. PRACTICAL TESTS

(a.) Twenty certified flights (three of which shall be by night) in an airship, each flight being of at least one hour's duration. In at least four of these flights the candidate must have handled the airship himself, under the supervision of the commanding officer of the airship, including ascent and landing, *during the whole flight if the duration thereof does not exceed four hours, and during at least four hours, if the flight is of longer duration.*

(b.) One *flight* on a predetermined course of at least 100 kilometres, terminating with a night landing, and made with a duly authorised inspector on board.

2. THEORETICAL EXAMINATION

Aerostatics and meteorology. (Density of gases, laws of Mariotte and of Gay-Lussac ; barometric pressure, Archimedes principle ; confinement of gases ; interpretation and use of meteorological information and of weather charts)

Physical and chemical properties of light gases, and of materials used in the construction of airships.

General theory of airships.

Dynamic properties of moving bodies in air.

3. GENERAL KNOWLEDGE

Elementary knowledge of internal combustion engines.

Elementary navigation ; use of the compass ; location of position.

Inflation ; stowage ; rigging ; handling ; controls and instruments.

QUALIFICATIONS FOR SECOND-CLASS CERTIFICATE

1. PRACTICAL TESTS

To be eligible for a second-class certificate a candidate must be holder of a third-class certificate and have at least four months' service as a third-class *pilot* on an airship ; and also have completed *at least ten flights* as third-class *pilot* on an airship of capacity above 6,000 cubic metres, in which he has handled the airship himself, including ascent and landing, under the supervision of the commanding officer of the airship, *during the whole flight if the duration thereof does not exceed four hours, and during at least four hours, if the flight is of longer duration.*

2. THEORETICAL EXAMINATION

Advanced knowledge of the subjects required for the third-class certificate.

1 motorista per ogni gruppo-motore semplice o doppio.

Per i viaggi di durata superiore a dodici ore :

A bordo di dirigibili di cubatura inferiore a 6 000 metri cubi, il comandante dovrà essere assistito da un altro ufficiale ;

A bordo di dirigibili di cubatura di almeno 6.000 metri cubi, il numero di tutti i membri dell'equipaggio sopra indicati sarà radoppiato, ad eccezione del comandante in prima.

Il personale di bordo deve possedere i brevetti per le mansioni di rispettiva competenza, e per i comandanti sussiste l'obligo di essere muniti, oltre che del brevetto di pilota di dirigibile, di quello di ufficiale di rotta in conformità delle norme contenute nella Sezione V del presente Allegato.

Ogni *pilota* di dirigibile deve aver la patente di pilota di pallone *libero.*

Vi sono tre classi di *piloti* di dirigibile.

Il titolare della patente di prima classe può comandare qualsiasi dirigible.

Il titolare della patente di 2ª classe può comandare i dirigibili di cubatura inferiore ai 20.000 metri cubi.

Il titolare della patente di 3ª classe può comandare i dirigibili di cubatura inferiore ai 6.000 metri cubi.

(Due paragrafi soppressi).

REQUISITI PER LA PATENTE DI 3a CLASSE

1. PROVE PRATICHE.

a) Venti ascensioni convalidate (tre delle quali notturne) in dirigibile ; ogni ascensione dovrà essere di almeno un ora. Durante quattro almeno di queste ascensioni il candidato deve, sotto la sorveglianza del commandante avere manovrato egli stesso il dirigible, compresa la partenza e l'atterramento, *durante tutto il viaggio, se la sua durata non oltrepassi le quattro ore, e durante almeno quattro ore, se la durata del viaggio è maggiore.*

b) Un viaggio di almeno 100 chilometri con itinerario prestabilito, che termini con un atterramento notturno. Un ispettore debitamente autorizzato dovrà essere a bordo.

2. ESAME TEORICO.

Aerostatica e meteorologia (densità dei gas, leggi di Mariotte e Gay-Lussac ; pressione barometrica, principio di Archimede ; compressione dei gas ; interpretazione e uso delle carte, delle informazioni e dei diagrammi meteorologici.)

Proprietà fisiche e chimiche dei gas leggeri e dei materiali impiegati nella costruzione dei dirigibili.

Teoria generale dei dirigibili.

Proprietà dinamiche dei corpi in moto nell'aria.

3. COGNIZIONI GENERALI.

Nozioni elementari dei motori a scoppio

Nozioni elementari di navigazione ; impiego della bussola ; determinazione del punto

Gonfiamento ; pesata ; regolazione ; manovra : *comandi* ed istrumenti.

REQUISITI PER LA PATENTE DI 2ª CLASSE

1. PROVE PRATICHE.

Ogni candidato alla patente di 2ª classe deve avere la patente di 3ª classe e deve aver fatto almeno 4 mesi di servizio come *pilota* di 3ª classe a bordo di un dirigibile : deve *altresì* aver compiuto almeno 10 ascensioni come *pilota* di 3ª classe su un dirigibile di cubatura superiore ai 6.000 metri cubi, durante le quali avrà, sotto la sorveglianza del comandante, manovrato *egli stesso* il dirigibile, compresa la partenza e l'atterramento, *durante tutto il viaggio, se la sua durata non oltrepassi le quattro ore, e durante almeno quattro ore, se la durata del viaggio è maggiore.*

2. ESAME TEORICO

Nozioni complete degli argomenti indicati nel programma per la patente di 3ª classe.

CONDITIONS REQUISES POUR LE BREVET DE PREMIÈRE CLASSE

1. ÉPREUVES PRATIQUES.

Tout candidat au brevet de première classe doit posséder le brevet de deuxième classe et avoir fait au moins deux mois de service actif comme pilote de seconde classe sur un dirigeable ; il doit, en outre, avoir fait, comme pilote de deuxième classe sur un dirigeable de plus de 20.000 mètres cubes, au moins cinq ascensions pendant lesquelles, sous la surveillance de l'officier commandant, il aura lui-même conduit le dirigeable, départ et atterrissage compris, durant tout le trajet, *si la durée n'a pas dépassé quatre heures et pendant au moins quatre heures, si la durée a été supérieure.* Chaque ascension aura duré au moins une heure, avec un minimum de quinze heures en tout pour les cinq ascensions.

2. EXAMEN THÉORIQUE.

Comme pour le brevet de deuxième classe

QUALIFICATIONS FOR FIRST-CLASS CERTIFICATE

1. PRACTICAL TESTS

To be eligible for a first-class certificate a candidate must be holder of a second-class certificate, have at least two months' active service as a second-class *pilot* on an airship, and also have completed at least five flights as second-class *pilot* of an airship of capacity above 20,000 cubic metres, in which he has handled the airship himself, including ascent and landing, under the supervision of the commanding officer of the airship, *during the whole flight if the duration thereof does not exceed four hours, and during at least four hours, if the flight is of longer duration.* Each flight must be at least of one hour's duration with a minimum of fifteen hours for the five flights.

2. THEORETICAL EXAMINATION

As required for a second-class certificate.

REQUISITI PER LA PATENTE DI 1ª CLASSE

1. PROVE PRATICHE.

Ogni candidato alla patente di 1ª classe deve avere la patente di 2ª classe, e aver fatto almeno 2 mesi di servizio attivo come *pilota* di 2ª classe a bordo di un dirigibile, e deve avere compiuto almeno 5 ascensioni come *pilota* di 2ª classe di un dirigibile di cubatura superiore ai 20.000 metri cubi, durante le quali avrà, sotto la sorveglianza del comandante, manovrato egli stesso il dirigibile, compresa la partenza e l'atterramento, *durante tutto il viaggio, se la sua durata non oltrepassi le quattro ore, e durante almeno quattro ore, se la durata del viaggio è maggiore.* Ogni ascensione avrà avuto la durata di almeno un' ora con un minimo di 15 ore per le cinque ascensioni complessivamente.

2. ESAME TEORICO.

Lo stesso che è richiesto per la patente di 2ª classe.

SECTION V

BREVET DE NAVIGATEUR

1. Il y a deux classes de brevets de navigateur.

2. Un navigateur titulaire d'un brevet de première ou de deuxième classe doit être à bord :

A. de tout avion affecté à un service de transport public international et devant faire un voyage sans escale :

1° de jour : soit de plus de 160 Kms au-dessus de régions habitées ;

soit de plus de 160 Kms mais ne dépassant pas 1.000 Kms entièrement au-dessus de la haute mer ou de régions inhabitées ;

2° de nuit : de plus de 25 Kms mais ne dépassant pas 1.000 Kms.

B. de tout dirigeable cubant moins de 20.000 mètres cubes pour toute ascension de jour ou de nuit.

3. Un navigateur titulaire d'un brevet de navigateur de première classe doit être à bord :

A. de tout avion affecté au transport public international et devant faire un voyage sans escale au cours duquel il aura à parcourir :

1° de jour : plus de 1.000 Kms entièrement au-dessus de la haute mer ou de régions inhabitées ;

2° de nuit : plus de 1.000 Kms.

B. de tout dirigeable cubant 20.000 mètres cubes ou plus pour toute ascension de jour ou de nuit.

4. Un pilote d'avion titulaire du brevet de navigateur nécessaire peut, même s'il est seul à bord, remplir les fonctions de navigateur :

dans le cas de voyages de jour au-dessus de régions habitées ;

dans le cas de voyages de jour ne dépassant pas 1.000 Kms au-dessus de la haute mer ou de régions inhabitées ;

et dans le cas de voyages de nuit suivant des routes convenablement balisées et reconnues telles par les autorités compétentes.

Un pilote d'avion ne peut remplir en même temps les fonctions de navigateur, tant au cours de voyages continus de plus de 1.000 Kms au-dessus de la mer ou de régions inhabitées qu'au cours de voyages de nuit, sauf dans le cas prévu à l'alinéa précédent, que si un second pilote se trouve à bord et peut, le cas échéant, assurer la conduite de l'avion.

Lorsque, en dehors du pilote, un aéronef doit avoir à bord un autre membre d'équipage, celui-ci, s'il est titulaire du brevet de navigateur nécessaire, pourra remplir, les fonctions de navigateur, dans les cas prévus au paragraphes 2 et 3 de la présente section.

Note : Au sens des paragraphes 2 à 4 ci-dessus, et de ces paragraphes seulement, il est entendu que :

a) une "région inhabitée" est une région où par suite de la très faible densité des agglomérations et, en outre, de l'absence de repères naturels ou des défectuosités des cartes, les diffi-

SECTION V

CERTIFICATE FOR NAVIGATORS

1. There are two classes of certificates for navigators.

2. A navigator who holds a first or second class certificate shall be on board :

A. every flying machine used for international public transport and having to fly without landing :

(1) by day, more than 160 kilometres over inhabited regions, or more than 160 kilometres but not more than 1,000 kilometres entirely over the high seas or uninhabited regions, or

(2) by night, more than 25 kilometres but not more than 1,000 kilometres ; and

B. every airship of less than 20,000 cubic metres capacity, for every flight by day or by night.

3. A navigator who holds a first class certificate shall be on board :

A. every flying machine used for international public transport and having to make a continuous flight in the course of which it will have to fly :

(1) by day, more than 1,000 kilometres entirely over the high seas or uninhabited regions ; or

(2) by night, more than 1,000 kilometres.

B. every airship of 20,000 cubic metres capacity or more, for every flight by day or by night.

4. A flying machine pilot who holds the necessary navigator's certificate may, even if he is alone on board, fulfil the duties of navigator :

in the case of day flights over inhabited regions, or

in the case of day flights of not more than 1,000 kilometres over the high seas or uninhabited regions, or

in the case of night flights over routes suitably marked and recognised as such by the competent authorities.

A flying machine pilot shall not perform the functions of navigator, either on a continuous flight of more than 1,000 kilometres over the high seas or uninhabited regions, or on a flight by night except in the case provided for in the preceding sub-paragraph, unless a second pilot is on board, who can in case of need take charge of the flying machine.

When, in addition to the pilot, an aircraf is required to have on board another member of the crew, the latter, if he holds the necessary navigator's certificate, may fulfil the duties of navigator, in the cases provided for in paragraphs 2 and 3 of the present Section.

Note : For the purpose of the foregoing paragraphs 2 to 4, and of these paragraphs only, it is understood that :

(a) an "uninhabited region" is a region where, in consequence of the sparsity of the population, and of the absence of natural landmarks or of the insufficiency of the maps,

SEZIONE V

PATENTE DI UFFICIALE DI ROTTA

1. Esistono due classi di brevetto di ufficiale di rotta.

2. Un ufficiale di rotta titolare di un brevetto di prima o di seconda classe, deve essere a bordo :

A. di ogni velivolo adibito a servizio di trasporto pubblico internazionale, che debba compiere un viaggio senza scalo :

1° di giorno : o superiore a 160 chilometri al disopra di regioni abitate, o superiore a 160 chilometri, ma non a 1.000 chilometri, interamente al disopra dell'alto mare ovvero di regioni non abitate ;

2° di notte : superiore a 25, ma non a 1.000, chilometri ;

B. di ogni dirigibile di cubatura inferiore a 20.000 metri cubi per ogni ascensione diurna o notturna.

3. Un ufficiale di rotta titolare di un brevetto di prima classe, deve essere a bordo :

A. di ogni velivolo adibito a trasporto pubblico internazionale, che debba compiere un viaggio senza scalo, il cui percorso sia :

1° di giorno : superiore a 1.000 chilometri interamente al disopra dell'alto mare o di regioni non abitate ;

2° di notte : superiore a 1.000 chilometri ;

B. di ogni dirigibile di cubatura da 20.000 o più metri cubi, per ogni ascensione diurna o notturna.

4. Un pilota di velivolo che sia titolare del necessario brevetto di ufficiale di rotta, può, anche nel caso in cui egli sia solo a bordo, disimpegnare le mansioni di ufficiale di rotta :

nel caso di viaggi diurni al disopra di regioni abitate ;

nel caso di viaggi diurni che non oltrepassino 1.000 chilometri al disopra dell'alto mare ovvero di regioni non abitate ;

e nel caso di viaggi notturni su rotte convenientemente provviste di segnalazioni e riconosciute come tali dalle autorità competenti.

Un pilota di velivolo non può disimpegnare cumulativamente le mansioni di ufficiale di rotta, sia durante viaggi senza scalo superiori a 1.000 chilometri al disopra del mare o di regioni non abitate, sia durante viaggi notturni, eccettuati quelli previsti nel comma precedente, se non nel caso che un secondo pilota si trovi a bordo e possa, all'occorrenza, assumere il governo del velivolo.

Quando, oltre al pilota, altra persona debba trovarsi a bordo con qualità di componente dell'equipaggio, essa, ove possegga il necessario brevetto di ufficiale di rotta, può disimpegnare le mansioni di ufficiale di rotta nei casi previsti dai comma 2 e 3 della presente Sezione.

Nota : Ai fini dei precedenti paragrafi 2 a 4, e di essi soltanto, deve intendersi che :

a) "regione non abitata" è una regione nella quale, per la scarsissima densità della agglomerazioni e, inoltre, per la assenza di punti di riferimento naturali o per difetti delle carte-

ANNEXE
ANNEX
ALLEGATO E

cultés de navigation sont analogues à celles rencontrées au-dessus de la haute mer.

b) "La nuit" est la période commençant une heure après le coucher du soleil et finissant une heure avant le lever du soleil.

c) Un "voyage au-dessus de la haute mer" est celui au cours duquel un aéronef peut, en suivant la ligne droite, se trouver à plus de cent kilomètres de la côte.

A. CONDITIONS REQUISES POUR LE BREVET DE NAVIGATEUR DE 2e CLASSE.

1. ÉPREUVES PRATIQUES

a) Le candidat doit justifier qu'il a accompli au moins 50 heures de vol comme membre du personnel de conduite d'un aéronef.

b) En ce qui concerne l'emploi des appareils de signalisation optique, le candidat doit être capable :

1° pour la signalisation sémaphorique au sol, d'assurer la transmission et la réception exactes de messages en clair à la vitesse de dix mots à la minute (1) ;

2° pour la signalisation lumineuse, d'assurer, au sol et en vol, la transmission et la réception exactes de messages tant en groupes codifiés qu'en clair ou en chiffres, à la vitesse de huit mots à la minute au sol et de six mots à la minute en vol.

2. EXAMEN THÉORIQUE.

a) Forme de la terre, coordonnées géographiques et leur notation.

b) Cartes terrestres et cartes marines, leur lecture et leur usage, propriétés pratiques des diverses projections employées pour l'aéronautique.

c) Magnétisme terrestre. Boussoles, leur construction, leur usage, leur réglage.

d) Navigation à l'estime, au moyen d'instruments destinés à évaluer et calculer les éléments du triangle des vitesses.

e) Navigation à l'aide de relèvements radiogoniométriques. Méthodes pour faire le point d'un aéronef, avec application des corrections nécessaires.

f) Législation aérienne internationale ; règlements pour éviter les collisions en mer et publications à l'usage des navigateurs aériens.

g) Météorologie. Principes des diverses observations météorologiques. Organisation de la publication des renseignements météorologiques pour l'aéronautique. Principes des prévisions, établissement et lecture des cartes synoptiques.

h) Signalisation optique.

1° Méthodes sémaphorique et lumineuse, connaissance approfondie de la manière d'entrer en communication et de transmettre et recevoir les messages au moyen de ces deux méthodes.

2° Code international. Pavillons (dénominations et couleurs). Lecture des signaux effectués par pavillons.

B. CONDITIONS REQUISES POUR LE BREVET DE NAVIGATEUR DE 1re CLASSE

1. ÉPREUVES PRATIQUES

Le candidat doit justifier qu'il a accompli au moins 200 heures de vol comme membre du personnel de conduite d'un aéronef dont au moins cent heures comme navigateur et quinze heures pendant la nuit.

2. EXAMEN THÉORIQUE.

a) Forme de la terre. Évaluations mathématiques des divers éléments de calculs de la route et de la distance.

b) Cartes terrestres et cartes marines. Principes de construction des projections couramment employées en aéronautique.

c) Marées. Théorie élémentaire et prévision à l'aide des annuaires des marées.

d) Navigation astronomique. Pratique des diverses méthodes pour faire le point d'un aéronef, emploi et entretien des tables, diagrammes et

---

(1) Chaque mot ou groupe équivalent à un mot devra comprendre en moyenne cinq lettres, chiffres ou signaux.

the difficulties of navigation are similar to those met with over the high seas.

(b) "night" is the period commencing one hour after sunset and terminating one hour before sunrise.

(c) a "flight over the high seas" is one in the course of which an aircraft, in following a straight line, may find itself at a distance of more than 100 kilometres from the coast.

A. REQUIREMENTS FOR SECOND CLASS NAVIGATOR'S CERTIFICATE

1. PRACTICAL TESTS.

(a) The candidate must produce proofs that he has accomplished at least 50 hours flight as a member of the operating crew of an aircraft.

(b) With regard to the use of visual signalling apparatus, the candidate must be able :

1. Semaphore-Ground — To send and receive accurately messages in plain language at the rate of ten words per minute (1).

2. Flashing-Ground and Air — To send and receive accurately, messages made either in coded groups or in plain language and numerals at the rate of eight words per minute on the ground and six words per minute in the air.

2. THEORETICAL EXAMINATION

(a) Form of the earth ; its divisions and their notation.

(b) Maps and charts — how to read and use them ; practical properties of different projections used in aviation.

(c) Earth's magnetism ; compasses, their construction, use and adjustment.

(d) Flight by dead reckoning, with the use of instruments for the measurement and calculation of the elements of the triangle of velocities.

(e) Navigation by radiogoniometric bearings. Methods of fixing the position of an aircraft with the application of the necessary corrections.

(f) International Air Legislation, regulations for the prevention of collision at sea, and publications for the assistance of air navigators.

(g) Meteorology. Principles of the various meteorological observations. Arrangements for the issue of meteorological reports for aviation. Principles of forecasting ; construction and interpretation of synoptic charts.

(h) Visual Signalling :

1. Semaphore and Flashing Procedure. Detailed knowledge of the procedure for opening up communication and conducting messages by both of the above methods.

2. International Code. Flags. Names and colours of the flags. Methods of reading the flags when hoisted.

B. REQUIREMENTS FOR FIRST CLASS NAVIGATOR'S CERTIFICATE

1. PRACTICAL TESTS.

The candidate must produce proofs that he has accomplished at least 200 hours of flight as a member of the operating crew of an aircraft, of which at least 100 hours must have been accomplished as navigator and 15 hours by night.

2. THEORETICAL EXAMINATION.

(a) Form of the earth ; mathematical calculation of the various elements, i.e. "the sailings", to obtain course and distance.

(b) Maps and Charts. Principles of construction of the common forms of projection used in aviation.

(c) Tides. Elementary theory and prediction by the aid of tables.

(d) Astronomical navigation. Various methods of fixing the position of an aircraft, with the use and care of tables, diagrams and ins-

---

(1) Each word or group equivalent to a word shall comprise on an average five letters, figures or signals.

le difficoltà della navigazione sono analoghe a quelle che si incontrano al disopra dell'alto mare ;

b) "la notte" è il periodo di tempo che ha inizio un'ora dopo il tramonto del sole, e che termina un'ora prima del sorgere del sole ;

c) "viaggio al disopra dell'alto mare" è quello durante il quale un aeromobile, seguendo la linea diretta, può trovarsi a più di cento chilometri dalla costa.

A. CONDIZIONI RELATIVE AL CONSEGUIMENTO DEL BREVETTO DI UFFICIALE DI ROTTA DI SECONDA CLASSE

1. PROVE PRATICHE.

a) Il candidato deve dimostrare di aver compiuto almeno 50 ore di volo in qualità di membro del personale di condotta degli aeromobili ;

b) Per quanto riguarda l'uso degli apparecchi di segnalazione ottica, il candidato deve essere capace :

1° per la segnalazione semaforica al suolo, di assicurare la trasmissione e la ricezione esatte di messaggi in chiaro alla velocità di dieci parole al minuto (1) ;

2°) per la segnalazione luminosa, di assicurare, al suolo ed in volo, la trasmissione e la ricezione esatte di messaggi sia in gruppi codificati sia in chiaro o in cifre, alla velocità di otto parole per ogni minuto al suolo e di sei parole per ogni minuto in volo.

2. ESAME TEORICO

a) Forma della terra, coordinate geografiche e loro notazione ;

b) Carte terrestri e carte marine, loro lettura e loro impiego, proprietà pratiche delle diverse proiezioni impiegate per l'aeronautica.

c) Magnetismo terrestre. Bussole, loro costruzione, loro impiego, loro correzione.

d) Navigazione stimata, per mezzo di strumenti destinati a valutare e calcolare gli elementi del triangolo delle velocità.

e) Navigazione per mezzo di rilievi radiogoniometrici. Metodi per determinare il punto di un aeromobile, con applicazione delle correzioni necessarie.

f) Legislazione aerea internazionale ; regolamento per evitare le collisioni in mare e pubblicazioni per uso degli aeronauti.

g) Meteorologia. Principi delle varie osservazioni meteorologiche. Organizzazione della pubblicazione delle informazioni meteorologiche per l'aeronautica. Principi dei presagi del tempo: costruzione e lettura delle tabelle sinottiche.

h) Segnalazione ottica :

1° Metodo semaforico e metodo luminoso : conoscenza profonda del modo di entrare in comunicazione e di trasmettere e ricevere i messaggi per mezzo di questi due metodi.

2° Codice internazionale. Bandiere (denominazioni e colori). Lettura dei segnali compiuti con bandiere.

B. CONDIZIONI RELATIVE AL CONSEGUIMENTO DEL BREVETTO DI UFFICIALE DI ROTTA DI PRIMA CLASSE

1. PROVE PRATICHE.

Il candidato deve dimostrare di aver compiuto almeno 200 ore di volo in qualità di membro del personale di condotta degli aeromobili, delle quali almeno 100 ore in qualità di ufficiale di rotta e 15 ore durante la notte.

2. ESAME TEORICO.

a) Forma della terra. Valutazioni matematiche dei diversi elementi di calcolo della rotta e della distanza.

b) Carte terrestri e carte marine. Principi costruttivi delle proiezioni abitualmente adoperate nella navigazione aerea.

c) Maree. Teoria elementare e presagi con l'aiuto degli annuari delle maree.

d) Navigazione astronomica. Pratica dei vari metodi per determinare il punto di un aeromobile, impiego e tenuta delle tavole, dia-

---

(1) Ciascuna parola o gruppo equivalente ad una parola dovrà comprendere in media cinque lettere, cifre o segnali.

instruments servant à résoudre les problèmes du point. Connaissance des calculs mathématiques nécessaires.

e) Météorologie. Connaissance plus approfondie des questions détaillées dans le programme du brevet élémentaire.

f) Connaissances générales sur la télégraphie sans fil et sur la conduite des moteurs à explosion utilisés en aéronautique.

SECTION VI

CERTIFICAT MÉDICAL

CONDITIONS MÉDICALES INTERNATIONALES D'APTITUDE POUR LA NAVIGATION AÉRIENNE

A. PILOTES D'AVIONS DE TOURISME

1. Pour obtenir une licence comme pilote d'avions de tourisme, tout candidat devra se présenter pour subir un examen devant les médecins spécialement désignés à cet effet par l'Etat contractant délivrant la licence :

2. Cet examen médical portera sur les conditions suivantes d'aptitude physique et mentale:

a) Les antécédents héréditaires et personnels et, en particulier, l'équilibre du système nerveux, renseignements qui feront l'objet d'une déclaration du candidat signée de lui et reconnue suffisante par le médecin examinateur;

b) Les candidats au pilotage d'avions de tourisme ne pourront solliciter l'obtention d'une licence avant l'âge de dix-sept ans ;

c) Examen chirurgical général : le candidat ne doit souffrir d'aucune blessure ni lésion, n'avoir subi aucune opération, ne présenter aucune anomalie congénitale ou acquise qui puissent être un obstacle à la sécurité de la manœuvre d'un aéronef dans les conditions ordinaires.

La palpation de l'abdomen et des viscères abdominaux, en particulier des régions pylorique, vésiculaires, duodénale et appendiculaire, ne devra révéler aucune tuméfaction ni douleur nette sans être complétée par un examen radioscopique et radiographique.

Toute intervention chirurgicale sur les voies biliaires ou le tube digestif, sauf l'appendice, comportant une ablation totale ou partielle, ou une dérivation d'un de ces organes, toute lésion anatomique d'une partie quelconque du tube digestif dans ses parois, tout rétrécissement dans son calibre, tous calculs et corps étrangers, toute lésion péritonéale, constatés par les examens cliniques ou de laboratoire, seront éliminatoires, à moins que deux ans après une intervention chirurgicale les suites opératoires ne paraissent plus susceptibles de déterminer une incapacité subite en vol. Exception pourra être faite pour les rétrécissements spasmodiques non accompagnés d'autres troubles et pour les ptoses compensées par une bonne musculature abdominale.

Les affections du foie (y compris celles des voies biliaires) et du pancréas seront, dans les cas où on le jugera nécessaire, vérifiées par les examens de laboratoire, en particulier par la radiographie ainsi que par un examen du sang et des urines et elles ne seront éliminatoires que si elles correspondent à l'existence d'un calcul, d'une tumeur ou d'une lésion entraînant un mauvais fonctionnement persistant de ces organes.

d) Examen médical général : le candidat ne doit souffrir d'aucune maladie ou affection capable de le rendre soudainement impropre à la conduite d'un aéronef. Il doit posséder un cœur, des poumons et un système nerveux en état de supporter les effets de l'altitude. Il doit être exempt d'affections rénales, ne doit présenter aucun signe clinique de syphilis, ni être atteint de lésion cardiaque ;

e) Examen des yeux : le candidat devra présenter, au besoin avec verres correcteurs, une acuité visuelle égale à au moins 80 % de l'acuité visuelle normale (1) pour chaque œil pris iso-

(1) L'acuité visuelle égale à 100 (normale) correspond à un angle de 5 minutes.

truments for the solution of this problem. Knowledge of the mathematics involved.

(e) Meteorology. More advanced knowledge of the subjects detailed in the schedule for second-class certificate.

(f) General knowledge of wireless telegraphy and of the handling of internal combustion engines used in aviation.

SECTION VI

MEDICAL CERTIFICATES

INTERNATIONAL MEDICAL REQUIREMENTS FOR AIR NAVIGATION

A. PILOTS OF PRIVATE FLYING MACHINES (AVIONS DE TOURISME)

1. Every candidate before obtaining a private pilot's licence (flying machines) will present himself for an examination by qualified medical men specially designated for that purpose by the contracting State issuing the licence.

2. This medical examination shall be based upon the following requirements of mental and physical fitness :

(a) Good family and personal history, with particular reference to nervous stability, as to which information shall be given in a statement made and signed by the candidate and satisfactory to the examining officer.

(b) Candidates for private licences (flying machines) may not apply for a licence before the age of seventeen.

(c) General Surgical Examination. The candidate must neither suffer from any wound or injury, nor have undergone any operation, nor possess any abnormality, congenital or acquired, which might interfere with the safe handling of aircraft under ordinary conditions.

Palpation of the abdomen and abdominal viscera, particularly the pyloric, vesicular, duodenal and appendicular regions, whenever it reveals any swelling or distinct pain, must be completed by a radioscopic and radiographic examination.

Any surgical intervention in the biliary passages or the digestive tube, except appendicitis, involving a total or partial excision or a diversion of one of these organs, any anatomical lesion in the walls of any part whatever of the digestive tube, any stricture of its calibre, any calculus or foreign body, any peritoneal lesion, established by clinical or laboratory examinations, will entail rejection, unless two years after a surgical operation the effects of the operation are not deemed liable to cause sudden incapacity in the air. Exception may be made for spasmodic strictures not accompanied by other troubles and for ptoses compensated by a good abdominal musculature.

Diseases of the liver (including those of the biliary passages) and of the pancreas will in cases where it is deemed necessary be verified by laboratory examination, particularly by radiography as well as by an examination of the blood and of the urine, and will entail rejection only if they afford indication of the existence of a calculus, tumour or lesion involving a persistent impairment of function of these organs.

(d) General Medical Examination. The candidate must not suffer from any disease or disability which renders him liable suddenly to become incompetent in the management of aircraft. He must possess heart, lungs and nervous system in a state to withstand the effects of altitude. He must be free from kidney disease, and must not present any clinical sign of syphilis, nor have any cardiac lesion.

(e) Eye Examination. The candidate must possess, with correction by glasses if necessary, a visual acuity equal to at least 80 % of the normal (1) visual acuity, for each eye taken sepa-

(1) Visual acuity equal to 100 (normal) corresponds to an angle of 5 minutes.

grammi e strumenti per risolvere i problemi del punto. Conoscenza dei calcoli matematici necessari.

e) Meteorologia. Conoscenza più profonda delle materie elencate nel programma per il brevetto di seconda classe.

f) Nozioni generali sulla telegrafia senza fili e sulla condotta dei motori a scoppio adoperati nella navigazione aerea.

SEZIONE VI

CERTIFICATI MEDICI

REQUISITI MEDICI INTERNAZIONALI DI ATTITUDINE ALLA NAVIGAZIONE AEREA

A. PILOTI DI VELIVOLO DA TURISMO

1. Per ottenere una licenza di pilota di velivolo da turismo, ogni candidato dovrà presentarsi alla visita di medici specialmente designati a questo scopo dall'autorità dello Stato contraente che rilascia la licenza.

2. Tale visita medica dovrà constatare le seguenti condizioni di attitudine fisica e mentale :

(a) I precedenti ereditari e personali, e, specialmente, l'equilibrio del sistema nervoso ; tali dati informativi formeranno l'oggetto di una dichiarazione del candidato, firmata da esso e riconosciuta sufficiente dal medico che effettua l'esame.

(b) I candidati al pilotaggio dei velivoli da turismo non potranno chiedere di ottenere una patente prima dei 17 anni di età.

(c) Visita chirurgica generale. Il candidato non deve soffrire di alcuna ferita nè lesione, non deve aver subito alcuna operazione nè presentare alcuna anomalia congenita o acquisita che possa ostacolare la sicurezza di manovra dell'aeromobile nelle condizioni ordinarie.

La palpazione dell'addome e dei visceri addominali, e specialmente quella delle regioni del piloro, della cistifellea, del duodeno e dell'appendice, non dovrà far rivelare tumefazioni nè dolori localizzati, nel qual caso sarà completata con un esame radioscopico e radiografico.

Gli interventi chirurgici sulle vie biliari e sul tubo digestivo, esclusa l'appendice, i quali comportino ablazione totale o parziale ovvero derivazione di uno di tali organi, le lesioni anatomiche nelle pareti di una parte qualsiasi del tubo digestivo, i restringimenti nel calibro di esso, i calcoli ed i corpi estranei, le lesioni al peritoneo, che risultino constatati agli esami clinici o di laboratorio, saranno causa di eliminazione, a meno che due anni dopo l'intervento chirurgico i postumi operatori non appaiano più suscettibili di determinare una incapacità improvvisa in volo. Potrà esser fatta eccezione per i restringimenti spasmodici non accompagnati da altri disturbi e per le ptosi che siano compensate da una buona muscolatura addominale.

Le affezioni del fegato (comprese quelle delle vie biliari) e del pancreas, saranno verificate, nei casi in cui ciò sarà ritenuto necessario, con esami di laboratorio, e specialmente con la radiografia nonchè con un esame del sangue e delle urine, ed esse saranno causa di eliminazione nel solo caso che corrispondano alla esistenza di un calcolo, di un tumore o di una lesione che determini persistente cattivo funzionamento di tali organi.

(d) Visita medica generale. Il candidato non deve soffrire di alcuna malattia o infermità che possa renderlo improvvisamente inatto alla manovra dell'aeromobile. Deve avere il cuore, i polmoni ed il sistema nervoso in condizioni da sopportare gli effetti dell'alta quota. Deve essere esente da affezioni renali, non deve presentare alcun segno clinico di sifilide nè essere affetto da lesioni cardiache.

e) Esame degli occhi. Il candidato dovrà presentare, adoperando se occorra lenti correttrici, acutezza visiva uguale almeno all'80 % della acutezza visiva normale (1) per ogni

(1) L'acutezza visiva uguale a 100 (normale) corrisponde ad un angolo di 5 minuti.

lément ou 90 % pour un œil et 70 % pour l'autre, l'acuité visuelle étant mesurée au moyen de caractères d'imprimerie standardisés puissamment éclairés, mais de façon telle que la lumière n'éblouisse pas les yeux du sujet examiné. La vision binoculaire, la motilité oculaire, le champ visuel de chaque œil et la perception des couleurs doivent être normaux.

f) Examen des oreilles : l'oreille moyenne doit être normale. Le candidat doit posséder une acuité auditive correspondant au moins à la perception de la voix chuchotée à 1 mètre. L'appareil vestibulaire doit être intact et non hyperexcitable. Il doit y avoir égalité des deux côtés ;

g) Examen du nez, de la gorge et de la bouche : le candidat doit avoir une perméabilité tubaire totale des deux côtés.

3. Chacun des Etats contractants doit provisoirement fixer ses propres méthodes d'examen, jusqu'à ce que les détails et les conditions minima des tests à employer soient arrêtés par une décision de la Commission Internationale de Navigation Aérienne adoptée à la majorité prévue par l'article 34 pour toute modification aux dispositions des Annexes. Ces détails et conditions minima pourront être modifiés par la Commission Internationale de Navigation Aérienne a la même majorité.

4. Le candidat ayant satisfait aux conditions ci-dessus énoncées recevra un Certificat médical favorable qui devra être produit pour obtenir la Licence. Ce Certificat médical devra être autant que possible conforme au modèle ci-après :

> *Valable jusqu'au.....*
>
> *CERTIFICAT DE VISITE*
>
> *Je soussigné, Docteur...............*
> *certifie que M.. (1)...............*
> *né à........... le...............*
> *domicilié à .... a subi les épreuves de l'examen d'aptitude physique et qu'il a été reconnu (2)............... à remplir les fonctions de pilote d'avions de tourisme.*
>
> *A.......... le...........*
> *(Signature).*
>
> *(1) Nom, prénoms et sexe.*
> *(2) Apte, inapte ou provisoirement inapte.*

5. Certaines atténuations des conditions définies au paragraphe 2 ci-dessus pourront toutefois, lorsqu'elles ne seront pas essentielles, être admises lorsque le candidat aura été précédemment accepté dans l'aviation à la suite d'un examen médical passé devant une autorité compétente de l'un des Etats contractants.

B. PERSONNEL DE CONDUITE DES AÉRONEFS PLUS LOURDS QUE L'AIR (OU AÉRODYNES) AFFECTÉS AUX TRANSPORTS PUBLICS OU AU TRAVAIL AÉRIEN

1. Pour obtenir une licence, soit comme pilote, soit comme officier navigateur, soit comme mécanicien, *soit comme membre du personnel de conduite d'un aéronef plus lourd que l'air (ou aérodyne)* affecté aux transports publics *ou au travail aérien*, tout candidat devra se présenter, pour subir un examen, devant les médecins spécialement *désignés* à cet effet par l'Etat contractant *délivrant la licence*.

2. Le candidat, avant de se présenter à l'examen mentionné au paragraphe 1 ci-dessus, devra avoir subi avec succès un examen médical préliminaire au cours duquel il devra avoir satisfait aux conditions minima d'aptitude physique indiquées ci-après.

Cet examen sera subi, au choix de l'Etat délivrant la licence, soit devant les médecins visés au paragraphe 1, soit devant tout autre médecin.

Le candidat devra avoir l'utilisation fonctionnelle intégrale de ses quatre membres, ne pas être privé de l'usage complet d'un œil, n'être atteint d'aucune affection ou infection médicale ou chirurgicale, aiguë ou chronique, en évolu-

rately, or 90 % for one eye and 70 % for the other, the visual acuity being measured by means of standard test types powerfully illuminated in such a manner that the light does not shine directly into the eyes of the examinee. Binocular vision, ocular poise, the field of vision of each eye and colour perception, must be normal.

(f) Ear Examination. The middle ear must be healthy. The candidate must possess an auditory acuity not less than that corresponding with the perception of the whispered voice at one metre. The vestibular mechanism must be intact and not hypersensitive. It must be equal on both sides.

(g) Nose, Throat and Mouth Examination. The candidate must possess free tubal air entry on both sides.

3. Each Contracting State shall provisionally fix its own methods of examination, until the details and the minimal conditions of the tests shall have been settled by a decision of the International Commission for Air Navigation adopted by the majority provided for in Article 34 for modifications of the provisions of the Annexes. Such details and minimal conditions may be modified by the International Commission for Air Navigation by the same majority.

4. The successful candidate will receive a medical certificate of acceptance, which must be produced before the licence can be issued. This medical certificate must, as far as possible, be in accordance with the following form :

> *Valid until......*
>
> *MEDICAL CERTIFICATE*
>
> *I, the undersigned...................*
> *certify that (1).......................*
> *born at............... the...........*
> *domiciled at...........has undergone an examination as to physical fitness and that he has been found (2)............ to serve as a private pilot (flying machines).*
>
> *Given at......... the.... day of........*
> *(Signature).*
>
> *(1) Name, Christian names and sex.*
> *(2) Fit, unfit, or temporarily unfit.*

5. Certain relaxations of the requirements set forth in paragraph 2 above may, however, when the requirements are not essential ones, be made in the case of a candidate who has previously been accepted for aviation following a medical examination passed before a competent authority of one of the contracting States.

B. OPERATING CREW OF HEAVIER-THAN-AIR AIRCRAFT (OR AERODYNES) ENGAGED IN PUBLIC TRANSPORT OR AERIAL WORK

1. Every candidate before obtaining a licence as a pilot, navigator, engineer, *or member of the operating crew of a heavier-than-air aircraft (or aerodyne)* engaged in public transport *or aerial work* will present himself for examination by medical men *specially designated* by the contracting State *issuing the licence*.

2. The candidate, before undergoing the examination referred to in paragraph 1 above, must have successfully undergone a preliminary medical examination at which he must have satisfied the minimal requirements as to physical fitness indicated below :

This examination will be made, at the option of the State issuing the licence, either by the medical men referred to in paragraph 1, or by any other medical man.

The candidate must have the complete use of his four limbs, must not be completely deprived of the use of either eye, must be free from any active or latent, acute or chronic, medical or surgical disability or infection. He must be

occhio esaminato separatamente, o al 90 % per un occhio ed al 70 % per l'altro. L'acutezza visiva sarà esaminata per mezzo di caratteri a stampa standardizzati illuminati fortemente, ma in modo tale che la luce non abbagli gli occhi del soggetto esaminato. La visione binoculare, la motilità oculare e la percezione dei colori devono essere normali.

(f) Esame dell'orecchio. L'orecchio medio deve essere normale. Il candidato deve avere un grado di acutezza uditiva corrispondente almeno alla percezione della voce sussurrata ad un metro di distanza. L'apparato vestibolare deve essere sano e non ipereccitabile. Deve esservi eguaglianza delle due orecchie.

(g) Esame del naso, della gola e della bocca. Il candidato deve avere una permeabilità tubaria completa da entrambi i lati.

3. Ogni Stato contraente stabilirà provvisoriamente i propri metodi di esame, fino a che i particolari e i requisiti minimi delle visite non vengano stabiliti da una decisione della Commissione Internazionale di Navigazione Aerea, adottata a maggioranza di voti come è previsto dall'articolo 34 per le modifiche agli Allegati. Tali particolari e requisiti minimi potranno essere modificati dalla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea con la stessa maggioranza di voti.

4. Il candidato che soddisfi alle condizioni predette, riceverà un certificato medico favorevole, che dovrà essere presentato per ottenere la patente. Tale certificato dovrà essere, per quanto è possibile, conforme al seguente modello :

> *Valido fino al........*
>
> *CERTIFICATO MEDICO*
>
> *Io sottoscritto, Dottor................*
> *certifico che il Sig....... (1)...........*
> *nato a............ il..................*
> *domiciliato a.................. ha subito l'esame di idoneità fisica, e che egli è stato riconosciuto (2)..................... ad esplicare le mansioni di pilota di velivolo da turismo.*
>
> *A..........il........*
> *(Firma).*
>
> *(1) Cognome, nome e sesso.*
> *(2) Idoneo, non idoneo, o temporaneamente non idoneo.*

5. Potranno tuttavia ammettersi, quando esse non siano di natura essenziale, certe attenuazioni alle condizioni stabilite nel precedente paragrafo 2, nel caso in cui il candidato sia stato in precedenza ammesso nell'aviazione in seguito a visita medica subita davanti ad una autorità competente di uno degli Stati contraenti.

B. PERSONALE DI CONDOTTA DEGLI AEROMOBILI PIU PESANTI DELL' ARIA (O AERODINE) IMPIEGATI PER I TRASPORTI PUBBLICI O PER IL LAVORO AEREO

1. Per ottenere una *licenza* di pilota, ufficiale di rotta, *meccanico oppure componente parte del personale di condotta di un aeromobile piu pesante dell' aria (o aerodine)* impiegato per i trasporti pubblici *o per il lavoro aereo*, ogni candidato dovrà presentarsi alla visita *dei* medici specialmente *designati* a questo scopo dall'autorità dello Stato contraente *che rilascia la licenza*.

2. Il candidato, prima di presentarsi all'esame accennato al paragrafo 1, deve aver subito con buon esito una visita medica preliminare, durante la quale deve avere soddisfatto alle condizioni minime di attitudine fisica indicate qui appresso :

Tale esame sarà subito a scelta dello Stato che rilascia la licenza, sia davanti ai medici indicati al paragrafo 1, sia davanti ad altri medici.

Il candidato deve possedere integra la utilizzazione funzionale dei quattro arti ; non esser privo dell'uso completo di un occhio ; non essere affetto da nessuna affezione o infezione medica o chirurgica, acuta o cronica, in evoluzione ;

tion, ne présenter aucune mutilation, ni blessure, entraînant un degré d'incapacité fonctionnelle qui puisse être un obstacle à la sécurité de manœuvre d'un aéronef, à toute altitude, même en cas de vol prolongé ou difficile, n'être porteur d'aucune hernie, n'être atteint d'aucune lésion sensorielle apparente, n'être notoirement sujet à aucune manifestation morbide psychique ou nerveuse.

3. Les examens médicaux, tant pour la sélection initiale que pour la *constatation du maintien de l'aptitude du personnel visé au paragraphe 1*, porteront sur les conditions suivantes d'aptitude physique et mentale

a) *Le candidat sera interrogé lors de la première visite sur ses* antécédents héréditaires et personnels.

b) Examen du système nerveux. — Lors de cette première visite, l'examen du système nerveux *du candidat comportera un interrogatoire très approfondi sur ses antécédents héréditaires, familiaux et personnels. Les renseignements obtenus feront l'objet d'une déclaration écrite et signée par le candidat et accompagnée, si possible, d'une attestation relative surtout aux pertes de connaissance, aux absences et aux convulsions de toute sorte et délivrée par le médecin habituel du candidat ou une personne digne de foi et le connaissant depuis longtemps. Cette déclaration et cette attestation devront être reconnues suffisantes par le médecin examinateur.*

Le candidat ne devra ni présenter de trouble mental *ou trophique, ni tremblement pathologique, ni laisser présumer une épilepsie latente. La motilité, la sensibilité, les réflexes tendineux, cutanés et pupillaires, la coordination des mouvements et les fonctions cérébelleuses devront être normaux ; une exception pourra être faite pour des troubles périphériques localisés de la sensibilité dus à la section accidentelle d'un rameau nerveux.*

Les fractures ayant intéressé la table interne de la boîte crânienne, même sans troubles apparents, entraîneront une inaptitude provisoire de deux ans à dater de l'époque de la fracture.

Toute présomption de syphilis nerveuse sera éliminatoire, à moins que cette présomption soit reconnue mal fondée à la suite d'un examen du sang et d'un examen du liquide céphalo-rachidien faits avec l'assentiment du candidat.

c) Les pilotes et les officiers navigateurs *affectés* à un transport public *ne pourront entrer en fonctions ni avant dix-neuf ans, ni après quarante-cinq ans.*

d) Examen chirurgical général. *Le candidat* ne doit souffrir d'aucune blessure *ni lésion*, n'avoir subi aucune opération, ne présenter aucune anomalie congénitale ou acquise *qui puissent* être un obstacle à la sécurité de manœuvre d'un aéronef, *à toute altitude, même en cas de vol prolongé ou difficile.*

La palpation de l'abdomen et des viscères abdominaux, en particulier des régions pyloriques, vésiculaires, duodénale et appendiculaire, ne devra révéler aucune tuméfaction ni douleur nette sans être complétée par un examen radioscopique et radiographique.

Toute intervention chirurgicale sur les voies biliaires ou le tube digestif, sauf l'appendice, comportant une ablation totale ou partielle, ou une dérivation d'un de ces organes, toute lésion anatomique d'une partie quelconque du tube digestif dans ses parois, tout rétrécissement dans son calibre, tous calculs et corps étrangers, toute lésion péritonéale, constatés par les examens cliniques ou de laboratoire, seront éliminatoires. Exception pourra être faite pour les rétrécissements spasmodiques non accompagnés d'autres troubles et pour les ptoses compensées par une bonne musculature abdominale.

Les affections du foie (y compris celles des voies biliaires) et du pancréas seront, dans les cas où on le jugera nécessaire, vérifiées par les examens de laboratoire, en particulier par la radiographie ainsi que par un examen du sang et des urines et elles ne seront éliminatoires que si elles correspondent à l'existence d'un calcul, d'une tumeur ou d'une lésion entraînant un

free from any injury or wound which would entail any degree of functional incapacity which might interfere with the safe handling of aircraft at any altitude even in the case of prolonged or difficult flight. He must be completely free from hernia, must not suffer from any detectable sensory lesion, and must be free from a history of morbid mental or nervous trouble.

3. Medical supervision, both for the selection and the maintenance of efficiency *of the personnel specified in paragraph 1*, shall be based upon the following requirements of mental and physical fitness :

(a) *The candidate will be questioned at the first examination concerning his* family and personal history.

(b) *Examination of the nervous system. At the first examination the examination of the nervous system of the candidate shall comprise a full inquiry into family and personal history. The information obtained shall be given in a statement made and signed by the candidate and accompanied, if possible, by a certificate in regard especially to losses of consciousness, fits and convulsions of all kinds, from the candidate's ordinary medical adviser or a responsible person who has known him for a long time. This statement and this certificate must be deemed satisfactory by the examining medical officer.*

The candidate must not present any mental *or trophic impairment, pathological tremor, or presumptive evidence of latent epilepsy. Motility, sensibility, tendinous, cutaneous and pupillary reflexes, coordination of movements and cerebellar functions, must be normal. An exception may be made for local peripheral trouble due to accidental section of a nerve branch.*

Fractures of the cranium involving the internal table of the cranial box, even without apparent impairment, will entail temporary unfitness during a period of two years from the date of the fracture.

Any presumed nervous syphilis will entail rejection, unless the non-existence of such an impairment is proved by an examination of the blood and an examination of the cerebro-spinal fluid, made with the consent of the candidate.

(c) Pilots and navigators of aircraft engaged in public transport *may not enter upon their duties before 19 or after 45 years of age.*

(d) General Surgical Examination. *The candidate* must neither suffer from any wound or injury, nor have undergone any operation, nor possess any abnormality, congenital or *acquired*, which *might* interfere with the safe handling of aircraft at *any altitude even in the case of prolonged or difficult flight.*

Palpation of the abdomen and abdominal viscera, particularly the pyloric, vesicular, duodenal and appendicular regions, whenever it reveals any swelling or distinct pain, must be completed by a radioscopic and radiographic examination.

Any surgical intervention in the biliary passages or the digestive tube, except appendicitis, involving a total or partial excision or a diversion of one of these organs, any anatomical lesion in the walls of any part whatever of the digestive tube, any stricture of its calibre, any calculus or foreign body, any peritoneal lesion, established by clinical or laboratory examinations, will entail rejection. Exception may be made for spasmodic strictures not accompanied by other troubles and for ptoses compensated by a good abdominal musculature.

Diseases of the liver (including those of the biliary passages) and of the pancreas will in cases where it is deemed necessary be verified by laboratory examination, particularly by radiography as well as by an examination of the blood and of the urine, and will entail rejection only if they afford indication of the existence of a calculus, tumour or lesion involving

non presentare nessuna mutilazione nè ferita la quale comporti un grado di incapacità funzionale che possa essere di ostacolo alla sicurezza di manovra degli aeromobili, a qualsiasi quota, anche in caso di volo prolungato o difficile ; non essere affetto da nessuna ernia ; non essere colpito da nessuna lesione sensoriale apparente , non essere notoriamente soggetto a nessuna manifestazione morbosa, psichica o nervosa.

3. Le visite mediche tanto per la scelta iniziale che per la *constatazione della conservazione delle attitudini nel personale previsto al paragrafo 1* dovranno constatare i seguenti requisiti di attitudine mentale e fisica :

a) *Il candidato, all' atto della prima visita, sarà interrogato sui suoi* antecedenti ereditari e personali.

b) Esame del sistema nervoso. Durante tale prima visita l'esame del sistema nervoso *del candidato sarà fatto con un interrogatorio molto approfondito circa i suoi antecedenti ereditari familiari e personali. Le informazioni ottenute formeranno l'oggetto di una dichiarazione scritta e firmata dal candidato ed accompagnata, se possibile, da un attestato relativo principalmente alle perdite di conoscenza, alle assenze ed alle convulsioni di qualsiasi natura, rilasciato dal medico abituale del candidato ovvero da una persona degna di fede che conosca il candidato da molto tempo. Tale dichiarazione e tale attestazione dovranno essere riconosciute sufficienti dal medico che effettua l'esame.*

Il candidato non dovrà presentare alcun difetto mentale *o trofico, nè tremori patologici, nè far presumere epilessia latente. La motilità, la sensibilità, i riflessi tendinei, cutanei e pupillari, la coordinazione dei movimenti e le funzioni cerebellari dovranno essere normali , potrà essere tollerata una eccezione per qualche disturbo periferico localizzato della sensibilità, dovuto alla perdita accidentale di funzionalità di un ramo nervoso.*

Le fratture che abbiano interessato il tavolato interno della scatola cranica, anche senza disturbi apparenti, daranno luogo ad una inattitudine temporanea di due anni a datare dal l'epoca della frattura.

Ogni presunzione di sifilide nervosa darà luogo alla inabilità, a meno che tale presunzione sia riconosciuta infondata in seguito all'esame del sangue ed all'esame del liquido cefalorachidiano, fatti col consenso del candidato.

c) I piloti e gli ufficiali di rotta adibiti a trasporti pubblici *non potranno entrare in funzione nè prima di aver compiuto diciannove anni, nè dopo quarantacinque anni.*

d) Visita chirurgica generale. *Il candidato* non deve soffrire di alcuna ferita *nè lesione*, non deve aver subito alcuna operazione nè presentare alcuna anormalità, congenita o acquisita, che possa *ostacolare la sicurezza* di manovra dell' aeromobile *a qualsiasi quota, anche in caso di volo prolungato o difficile.*

La palpazione dell'addome e dei visceri addominali, e specialmente quella delle regioni del piloro, della cistifellea, del duodeno e dell'appendice, non dovrà far rivelare tumefazioni nè dolori localizzati, nel qual caso sarà completata con un esame radioscopico e radiografico.

Gli interventi chirurgici sulle vie biliari e sul tubo digestivo, esclusa l'appendice, i quali comportino ablazione totale o parziale ovvero derivazione di uno di tali organi, le lesioni anatomiche nelle pareti di una parte qualsiasi del tubo digestivo, i restringimenti nel calibro di esso, i calcoli ed i corpi estranei, le lesioni al peritoneo, che risultino constatati agli esami clinici o di laboratorio, saranno causa di eliminazione. Potrà esser fatta eccezione per i restringimenti spasmodici non accompagnati da altri disturbi e per le ptosi che siano compensate da una buona muscolatura addominale.

Le affezioni del fegato (comprese quelle delle vie biliari) e del pancreas, saranno verificate, nei casi in cui ciò sarà ritenuto necessario, con esami di laboratorio, e specialmente con la radiografia nonchè con un esame del sangue e delle urine, ed esse saranno causa di eliminazione nel solo caso che corrispondano alla esistenza di un calcolo, di un tumore o di una

mauvais fonctionnement persistant de ces organes.

e) Examen médical général. *Le candidat* ne doit souffrir d'aucune maladie ou affection capable de le rendre soudainement impropre à la conduite d'un aéronef. *Sa force musculaire doit être suffisante pour manœuvrer les types d'aéronefs qu'il aura à piloter ou les appareils dont il devra se servir.*

Il ne doit être porteur d'aucun anévrisme des gros troncs artériels, ni être atteint de lésion cardiaque même bien compensée ; le cœur doit être intact, son fonctionnement doit être normal et seules l'arythmie respiratoire, la tachycardie émotive ou d'effort et la bradycardie totale non accompagnée de dissociation auriculo-ventriculaire seront tolérées.

Le candidat doit ne souffrir d'aucune affection aigue des poumons, ne présenter aucune lésion cicatricielle des poumons, n'être atteint ni de tuberculose pouvant être révélée par les procédés cliniques habituels, ni d'adénopathie tracheo bronchique, ni d'emphysème pulmonaire même léger. Toutefois, lors de la constatation du maintien de l'aptitude du personnel visé au paragraphe 1, l'emphysème pulmonaire deviendra seulement éliminatoire lorsque la capacité pulmonaire tombera au-dessous de 3 litres 1/2 au repos après une expiration et une inspiration forcées et lorsque la durée de la suspension respiratoire tombera au repos au dessous de cinquante secondes ou seulement de quarante secondes si le candidat est d'une taille inférieure à un mètre soixante-cinq ou s'il est du sexe féminin. En outre chaque examen comportera une fiche de radioscopie dans les cas cliniques douteux.

Le candidat ne doit présenter aucun signe d'affection organique des reins, ceux-ci doivent être indolores à la palpation et d'un volume normal. La ptose rénale sera éliminatoire ; toutefois, pour le maintien de l'aptitude, cette règle n'aura pas d'effet si la ptose rénale n'entraine pas de troubles fonctionnels. Les urines ne doivent contenir aucun élément pathologique. Les affections des voies urinaires et des organes génitaux, même la blennorhagie, pourront entrainer une inaptitude temporaire ou définitive, une exception pouvant être faite en ce qui concerne le maintien de l'aptitude dans le cas de l'orchi-épididymite tuberculeuse dans la forme bénigne et localisée.

Les candidats du sexe féminin devront présenter un utérus et des annexes normaux. Les cas dans lesquels une intervention chirurgicale aura eu lieu seront considérés individuellement. Toute présomption de grossesse sera éliminatoire. Après accouchement ou avortement la titulaire d'une licence ne pourra reprendre son service aérien qu'après avoir subi un nouvel examen médical.

Le candidat ne doit présenter aucun signe clinique de syphilis

La dysenterie sera considérée comme une infection aigue ; toutefois, la présomption d'infection dysentérique sera éliminatoire, à moins que le médecin examinateur n'estime que les phénomènes cliniques ont disparu.

f) Examen des yeux. *Le candidat* doit posséder un degré d'acuité visuelle compatible avec les nécessités de ses fonctions. *La vision binoculaire, la motilité oculaire,* le champ visuel de chaque œil et la perception des couleurs doivent être normaux.

Tout pilote devra présenter, sans verres correcteurs, une acuité visuelle égale à au moins 80 % de l'acuité visuelle normale (1) pour chaque œil pris isolément ou 90 % pour un œil et 70 % pour l'autre, l'acuité visuelle étant mesurée au moyen de caractères d'imprimerie standardisés puissamment éclairés, mais de façon telle que la lumière n'éblouisse pas les yeux du sujet examiné.

Tout navigateur devra présenter la même acuité visuelle, mais, au besoin, avec verres correcteurs.

g) Examen des oreilles. L'oreille moyenne doit être normale. *Le candidat* doit posséder

(1) *L'acuité visuelle égale à 100 (normale) correspond à un angle de 5 minutes*

a persistent impairment of function of these organs.

(e) General Medical Examination. *The candidate* must not suffer from any disease or disability which renders him liable suddenly to become incompetent in the management of aircraft. *His muscular power must be adequate for the handling of the types of aircraft he will have to pilot or the apparatus he is to use.*

He must not have any signs of aneurism of the large arterial trunks, nor have any cardiac lesion, even if well compensated ; the heart must be normal, with normal function, and only respiratory arrhythmia, increase of pulse rate from excitement or exercise and a general slow pulse not associated with auriculo-ventricular dissociation will be allowed.

The candidate must not suffer from any acute disability of the lungs, nor possess any cicatricial lesion of the lungs, and must be free from tuberculosis capable of being diagnosed by the usual clinical methods, from tracheo-bronchial disease of the glands and from pulmonary emphysema, even if slight. However, with regard to the maintenance of efficiency of the personnel specified in paragraph 1, pulmonary emphysema will entail rejection only when the pulmonary capacity falls below three and half litres at rest after a full exhalation and inhalation and when the duration of the breath holding falls at rest below fifty seconds, or only forty seconds if the candidate is less than one metre sixty-five centimetres in height or is of the female sex. In addition, each examination shall include a radioscopy record in doubtful clinical cases.

The candidate must not present any signs of organic disease of the kidneys ; these latter must be insensitive to palpation and of normal size. Renal ptosis will entail rejection ; this rule, however, will not apply as regards the maintenance of efficiency if no functional trouble is involved. The urine must not contain any pathological element. Affections of the urinary passages and of the genital organs, even blennorrhoea, may entail temporary or definitive unfitness, an exception being allowable as regards the maintenance of efficiency in the case of tuberculous orchi-epididymitis in its mild and localised form.

Candidates of the female sex must present a normal uterus and appendages. Cases in which surgical intervention has taken place will be considered individually. Any presumed pregnancy will entail rejection. Following confinement or miscarriage, the holder of a licence will be allowed to resume her air duties only after having undergone a new medical examination.

The candidate must not present any clinical signs of syphilis.

Dysentery shall be considered as an acute disease ; provided that a presumption of dysenteric infection shall entail rejection, unless the medical examiner considers that the clinical phenomena have disappeared.

(f) Eye Examination. *The candidate* must possess a degree of visual acuity compatible with the efficient performance of his duties. *Binocular vision, ocular poise, the* field of vision *of* each eye and colour perception *must be* normal.

Pilots must possess, without correction by glasses, visual acuity equal to at least 80 % of the normal (1) visual acuity for each eye taken separately, or 90 % for one eye and 70 % for the other, the visual acuity being measured by means of standard test types powerfully illuminated in such a manner that the light does not shine directly into the eyes of the examinee.

Navigators must possess the same visual acuity, but with correction by glasses if necessary.

(g) Ear Examination. The middle ear must be healthy. *The candidate must possess*

(1) *Visual acuity equal to 100 (normal) corresponds to an angle of 5 minutes.*

lesione che determini persistente cattivo funzionamento di tali organi.

e) Visita medica generale. *Il candidato* non deve soffrire di alcuna malattia o infermità che possa renderlo improvvisamente inatto alla manovra dell'aeromobile. *La sua forza muscolare dev'essere sufficiente per manovrare i tipi di aeromobili che egli dovrà pilotare e gli apparecchi dei quali dovrà servirsi :*

Non deve essere affetto da alcun aneurisma dei grossi tronchi arteriosi, nè da lesioni cardiache, se pure ben compensate ; il cuore deve essere sano, il suo funzionamento deve essere normale ; saranno tollerate soltanto la aritmia respiratoria, la tachicardia emotiva o da sforzo e la bradicardia totale non accompagnata da dissociazione auricolo-ventricolare.

Il candidato non deve soffrire alcuna affezione polmonare acuta, non deve essere colpito nè da tubercolosi che può essere rivelata dagli sperimenti clinici abituali, nè da adenopatia tracheo-bronchiale nè da enfisema polmonare sia pure leggera.

Tuttavia, dalla constatazione della conservazione dell'attitudine del personale prevista al paragrafo 1, l'enfisema polmonare diverrà causa di eliminazione quando la capacità polmonare sarà, in riposo, di 3 litri e mezzo dopo una espirazione ed una inspirazione forzata ; e la durata dalle sospensione respiratoria sarà, in riposo, al disotto di 50 secondi e solamente di 40 secondi se il candidato è di statura inferiore a m. 1,65 o se è di sesso feminile. Inoltre ogni visita nei casi clinici incerti porterà un cartellino di radioscopia.

Il candidato non deve presentare nessun segno di affezione organica dei reni, che devono essere indolori alla palpazione e di volume normale. La ptosi renale sarà causa di non idoneità ; tuttavia, per le visite di controllo, tale disposizione non avrà effetto se la ptosi renale non implica disturbi funzionali. Le uirne non devono contenere alcun elemento patologico. Le affezioni delle vie urinarie e degli organi genitali, compresa la blenorragia, potranno determinare inattitudine temporanea o definitiva ; una eccezione può esser fatta, nelle visite di controllo, per la orchi-epididimite tubercolotica di forma benigna e localizzata.

I candidati di sesso femminile devono possedere utero ed annessi normali. I casi nei quali abbia avuto luogo intervento chirurgico saranno considerati individualmente. La presunzione di gravidanza sarà causa di eliminazione. Dopo parto o aborto, la titolare di una licenza non potrà riprendere il servizio navigante se non dopo aver subito una nuova visita medica.

Il candidato non deve presentare alcun segno clinico di sifilide.

La dissenteria sarà considerata come una infezione acuta ; tuttavia la presunzione di infezione dissenterica sarà causa di eliminazione a meno che il medico esaminatore non ritenga che il fenomeno clinico sia scomparso.

f) Esame degli occhi. *Il candidato* deve avere un grado di acutezza visiva compatibile colle necessità delle sue funzioni. *La visione binoculare, la motilità oculare,* il campo visivo di ciascun occhio e la percezione dei colori devono essere normali.

Ogni pilota dovrà presentare, senza lenti correttrici, acutezza visiva uguale almeno all' 80 % della acutezza visiva normale (1) per ogni occhio esaminato isolatamente, o al 90 % per un occhio ed al 70 % per l'altro. L'acutezza visiva sarà misurata per mezzo di caratteri a stampa standardizzati illuminati fortemente, ma in modo tale che la luce non abbagli gli occhi del soggetto esaminato.

Ogni ufficiale di rotta dovrà presentare la stessa acutezza visiva, ma se occorra adoperando lenti correttrici.

g) Esame dell'orecchio. L'orecchio medio deve essere normale. *Il candidato* deve avere

(1) *L'acutezza visiva uguale a 100 (normale) corrisponde ad un angolo di 5 minuti.*

une acuité auditive *correspondant au moins à la perception normale des diapasons « ut » (1) — 64 vibrations à la seconde, « ut » (3) — 256 vibrations à la seconde, « ut » (7) — 4096 vibrations à la seconde, les branches étant tenues perpendiculairement au sol, à un centimètre du conduit auditif.* L'appareil vestibulaire doit être intact et non hyperexcitable ; *il doit y avoir égalité des deux côtés.*

h) Examen du nez, de la gorge et *de la bouche. Le candidat* doit avoir une perméabilité nasale *et une perméabilité tubaire totales, des deux côtés*, et n'être atteint d'aucune affection sérieuse, aiguë ou chronique, *de la cavité buccale* ou des voies respiratoires supérieures.

4. Chacun des Etats contractants doit provisoirement fixer ses propres méthodes d'examen jusqu'à ce que les détails et les conditions minima des tests *à employer soient* arrêtés par *une décision* de la Commission Internationale de Navigation Aérienne, *adoptée à la majorité prévue par l'article 34 de la Convention pour toute modification aux dispositions des Annexes. Ces détails et conditions minima pourront être modifiés par la Commission Internationale de Navigation Aérienne à la même majorité.*

5. Le candidat ayant satisfait aux conditions ci-dessus énoncées recevra un certificat médical favorable, qui devra être produit pour obtenir la licence *et devra être, autant que possible, conforme au modèle ci-après :*

> *Valable jusqu'au.*
>
> *CERTIFICAT DE VISITE*
>
> *Je soussigné, Docteur............*
> *certifie que M. (1)...................*
> *né à..............le ....*
> *domicilié a..............a subi les épreuves de l'examen d'aptitude physique et qu'il a été reconnu (2)............... à servir dans le personnel de conduite comme (3)..........................*
>
> *A........... le.... .....*
> *(Signature)*
>
> (1) *Nom et prénoms.*
> (2) *Apte, inapte ou provisoirement inapte*
> (3) *Indication de l'emploi à remplir dans le personnel de conduite.*

6. En vue de permettre la constatation du maintien de son aptitude à la navigation aérienne, *tout membre du personnel visé au paragraphe 1, qui est titulaire* d'une licence, sera périodiquement examiné, au moins tous les six mois, *s'il est du sexe masculin, et tous les quatre mois, s'il est du sexe féminin (1), par les médecins spécialement désignés par l'Etat contractant délivrant la licence*, et les conclusions de cet examen seront jointes à son dossier.

Toutefois lorsqu'un membre du personnel visé au paragraphe 1 se trouvera en fonctions dans une région éloignée des centres officiels d'examens médicaux, l'examen périodique qu'il devrait normalement subir dans les conditions prévues à l'alinéa précédent pourra, à titre exceptionnel, être différé deux fois, pour des périodes consécutives de trois mois chacune, à condition que l'intéressé obtienne, à chaque fois, sur place, un certificat médical favorable, après avoir été examiné par un médecin remplissant des fonctions publiques ou simplement diplômé par l'Etat (2).

En cas de maladie ou d'accident l'aptitude à la navigation aérienne *de tout membre du personnel visé au paragraphe 1* doit être à nouveau reconnue. Les dates et les résultats de ces examens complémentaires seront mentionnés sur *la licence de la personne examinée.*

7. *Les examens médicaux pour la constatation du maintien de l'aptitude du personnel visé au paragraphe 1 seront les mêmes que pour la sélection initiale, certaines atténuations des conditions définies au paragraphe 3 ci-dessus*

(1) Résolution N° 390 (B. O. 13, p. 46).
(2) Résolution N° 458 (B. O. 15, p. 30).

an auditory acuity not less than that corresponding with the normal perception of the tuning forks C (1) 64 vibrations per second, C (3) 256 vibrations per second, and C (7) 4096 vibrations per second, the forks being held perpendicularly to the ground one centimetre from the auditory tube. The vestibular mechanism must be intact and *not hypersensitive ; it must be equal on both sides.*

(*h*) Nose, Throat *and Mouth* Examination. *The candidate* must possess free nasal *and tubal air* entry on both sides and must not suffer from serious, acute or chronic affections of the *buccal cavity* or upper respiratory tract.

4. Each Contracting State shall *provisionally* fix its own methods of examination, until the *details and the minimal conditions of the* tests *shall* have been settled by *a decision* of the International Commission for Air Navigation *adopted by the majority provided for in article 34 for modifications of the provisions of the Annexes. Such details and minimal conditions may be modified by the International Commission for Air Navigation by the same majority.*

5. The successful candidate will receive a medical certificate of acceptance, which must be produced before the licence can be issued *and which must, as far as possible, be in accordance with the following form :*

> *Valid until...........*
>
> *MEDICAL CERTIFICATE*
>
> *I, the undersigned...................*
> *certify that (1)...........................*
> *born at..............the............*
> *domiciled at..........has undergone an examination as to physical fitness and that he has been found (2)...........to serve in the operating crew as (3)..............*
>
> *Given at..... the..... day of.....19....*
> *(Signature)*
>
> (1) *Name and Christian names.*
> (2) *Fit, unfit, or temporarily unfit.*
> (3) *Indication of the capacity in which to be employed in the operating crew.*

6. In order to ensure the maintenance of efficiency, *every member of the personnel specified in paragraph 1, who holds a licence*, shall be re-examined periodically, at least every six months, *if of the male sex, and every four months, if of the female sex (1), by medical men specially designated by the contracting State issuing the licence*, and the findings shall be attached to his original record.

Provided that, when a member of the personnel specified in paragraph 1 is on duty in a region distant from official medical examination centres, the periodical examination which he should normally pass under the conditions laid down in the last preceding paragraph may exceptionally be deferred twice, for consecutive periods of three months each, on condition that he obtains locally on each occasion a favourable medical certificate after having been examined by a medical man carrying out public functions or simply holding a State diploma (2).

In case of illness or accident *every member of the personnel specified in paragraph 1* shall be re-examined and pronounced fit before resuming air duties. The date and result of such reexamination shall be recorded on the *licence of the person examined.*

7. *The medical re-examinations to ensure the maintenance of efficiency of the personnel specified in paragraph 1 shall be the same as for the original acceptance ; certain relaxations of the requirements set forth in paragraph 3 above*

(1) Resolution No. 390 (O. B. 13, p. 46).
(2) Resolution No. 458 (O. B. 15, p. 30).

un grado di acutezza uditiva *corrispondente almeno alla percezione normale del diapason « do » (1) — 64 vibrazioni al secondo, « do » (3) — 256 vibrazioni al secondo, « do » (7) — 4096 vibrazioni al secondo, tenendo le branche del diapason perpendicolarmente al suolo ad un centimetro dal condotto uditivo.* L'apparato vestibolare deve essere intatto e non ipereccitabile ; *deve esservi perfetta eguaglianza delle due orecchie.*

h) Esame del naso, della gola *e della bocca. Il candidato* deve avere una permeabilità nasale *e una permeabilità tubaria completa, da entrambi i lati,* e non soffrire di alcuna affezione seria, grave o organica, *della cavità orale,* e delle vie respiratorie superiori.

4. Ogni Stato contraente stabilirà provvisoriamente i propri metodi di esame, fino a che i particolari e i requisiti minimi *delle visite* non *vengano* stabiliti *da una decisione* della Commissione Internazionale di Navigazione Aerea *adottata a maggioranza di voti come è previsto dall'art. 34 per le modifiche agli allegati. Tali particolari e requisiti minimi potranno essere modificati dalla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea con la stessa maggioranza di voti.*

5. Il candidato che soddisfi alle condizioni predette, riceverà un certificato medico favorevole, che dovrà essere presentato per ottenere la patente *e che dovrà essere, per quanto è possibile, conforme al seguente modello :*

> *Valevole fino al.......*
>
> *CERTIFICATO MEDICO*
>
> *Io sottoscritto, Dottore...............*
> *certifico che il Signor (1)...............*
> *nato a................. il ....*
> *domiciliato a...... ha subito le visite per l'accertamento dell'attitudine fisica, e che egli è stato riconosciuto (2)........ a prestar servizio nel personale di condotta degli aeromobili, in qualità di (3)............*
>
> *A....... addì ....*
> *(Firma)*
>
> (1) *Cognome e Nome.*
> (2) *Idoneo, — non idoneo, — o temporaneamente non idoneo*
> (3) *Indicazione delle mansioni del personale di condotta.*

6. Per accertare la persistenza della sua attitudine alla navigazione aerea, *ogni membro del personale di bordo previsto al paragrafo 1, che sia titolare di una licenza,* dovrà essere visitato periodicamente almeno ogni sei mesi, *se è di sesso maschile, ed ogni quattro mesi, se è di sesso femminile (1), dai medici specialmente designati dallo Stato contraente che rilascia la licenza,* ed il risultato della visita dovrà essere allegato al certificato originale.

Tuttavia allorchè un membro del personale previsto al paragrafo 1 si trovi in servizio in una regione lontana dai centri ufficiali di visita medica, la visita periodica che, per regola, dovrebbe effettuarsi nelle condizioni indicate nel precedente capoverso, può essere rimandata, in via eccezionale, due volte per periodi consecutivi di tre mesi ciascuno, purchè l'interessato ottenga ogni volta, sul posto, un attestato medico favorevole, dopo essere stato visitato da un medico con funzioni pubbliche o semplicemente laureato dallo Stato (2).

In caso di malattia o di accidente, *il candidato sarà visitato per constatarne* l'attitudine a riprendere il servizio aereo. Le date ed i risultati delle nuove visite saranno inscritti *nella patente della persona esaminata.*

7. *Le visite mediche per la constatazione della persistenza dell'attitudine del personale previsto al pargarafo 1, saranno identiche a quelle effettuate per l'accertamento iniziale, salvo tuttavia certe attenuazioni alle condizioni sta-*

(1) Risoluzione N° 390 (B. U. 13, p. 46).
(2) Risoluzione N° 458 (B. U. 15, p. 30).

pouvant toutefois être admises lorsqu'elles ne seront pas essentielles.

L'examen médical prévu pour la sélection initiale de ce personnel pourra en outre, lorsque le candidat aura été précédemment admis dans l'aviation à la suite d'un examen médical passé devant une autorité compétente de l'un des Etats contractants, être passé dans les mêmes conditions que les examens complémentaires visés à l'alinéa précédent.

being however permissible in respect of requirements which are not essential.

The medical examination provided for the original acceptance of such personnel may likewise, in a case where the candidate has been previously accepted for aviation following a medical examination passed before a competent authority of one of the contracting States, be passed under the same conditions as the re-examinations referred to in the last preceding paragraph.

bilite al precedente paragrafo 3, quando esse non siano di natura essenziale.

Inoltre, nel caso in cui il candidato sia stato in precedenza ammesso nell'aviazione in seguito a visita medica subita davanti ad una autorità competente di uno degli Stati contraenti, la visita medica richiesta per lo accertamento iniziale del personale in parola, potrà effettuarsi nelle stesse condizioni previste per le visite complementari di cui al precedente capoverso.

ANNEXE F

—

CARTES INTERNATIONALES ET REPÈRES AÉRONAUTIQUES

Les cartes internationales et les repères aéronautiques seront établis conformément aux règles générales suivantes :

SECTION I

CARTES

1. Il sera créé deux types de cartes aéronautiques, respectivement désignées ci-après sous les noms de « Cartes générales » et de « Carte normale ».

2. Les cartes générales, aussi bien que la carte normale, seront en principe construites d'après les règles adoptées par les Conférences internationales officielles tenues à Londres en 1909 et à Paris en 1913, pour l'établissement de la « Carte du monde au millionième » *(1)*.

NOTE. — Extrait des résolutions adoptées par les Conférences de Londres et de Paris

Les feuilles de la carte du monde au millionième embrassent uniformément 6 degrés en longitude et 4 degrés en latitude. Le canevas est formé par des méridiens tracés de 6 en 6 degrés à partir du méridien de Greenwich et par des parallèles tracés de 4 en 4 degrés à partir de l'Equateur.

Les 60 « fuseaux » méridiens, de 6 degrés de largeur, sont numérotés de 1 à 60 en partant de l'antiméridien de Greenwich et en marchant vers l'Est.

De chaque côté de l'Equateur et jusqu'à la latitude de 88°, les 22 zones parallèles successives, de 4 degrés de hauteur, sont désignées par les 22 lettres de A à V.

Les deux calottes polaires, de deux degrés de rayon, sont marquées par la lettre Z.

Pour l'hémisphère Nord, chaque feuille de la carte porte un matricule formé de la lettre N suivie de la lettre de la zone et du numéro du fuseau qui se croisent sur la *feuille* en question. Ex. : N. K. — 12.

Pour l'hémisphère Sud, la lettre initiale N est remplacée par la lettre S. Ex. : S. L. — 28.

3. Les longueurs, distances, altitudes et profondeurs seront exprimées en mètres Toutefois, chaque pays aura le droit d'y ajouter des mêmes éléments exprimés en unités nationales.

4. Les couleurs et signes conventionnels, ainsi que les arrangements pris pour la publication de la carte du monde au millionième, doivent, autant que possible, être employés pour les cartes aéronautiques internationales.

5. Pour les « Cartes générales », on fera usage de la projection de Mercator, le degré de longitude étant représenté par une lon-

(1) UN BUREAU CENTRAL DE LA CARTE GÉNÉRALE AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE A ÉTÉ INSTITUÉ PAR LA RÉSOLUTION N° 97 (B. O. 4, p. 21) DE LA C. I. N A., EN VIGUEUR A DATER DU 30 JUIN 1923.

ANNEX F

—

INTERNATIONAL AERONAUTICAL MAPS AND GROUND MARKINGS

International maps shall be made and ground marks established in accordance with the following general principles :—

SECTION I

MAPS

1. Two types of aeronautical maps shall be used. They are hereafter mentioned as *general* maps and *local* maps.

2. The index scheme for the aeronautical maps, both general and local. shall be based on the index scheme adopted for the "International 1 : 1,000,000 scale map" by the official International Congress convened for the purpose in London in 1909 and in Paris in 1913 *(1)*.

NOTE. — Extract from the resolutions adopted by the Conferences at London and Paris.

The sheets of the international 1 : 1,000,000 scale map shall include 6 degrees of longitude and 4 degrees of latitude. The limiting meridians of the sheets shall be at successive intervals, reckoning from Greenwich, of 6 degrees ; and the limiting parallels, reckoning from the Equator, shall be at successive intervals of 4 degrees.

The longitudinal sectors, from longitude 180° E. or W. of Greenwich, are given numbers from 1 to 60, increasing in an easterly direction.

The 22 zones, of 4 degrees in depth, extending from the Equator on each side to 88° latitude, are given letters from A to V.

The polar areas, extending for 2 degrees, are lettered Z.

In the northern hemisphere, each sheet shall bear a descriptive symbol composed of the letter N — followed by the zone letter and sector number corresponding to its position, thus : N.K.—12.

In the southern hemisphere, the letter S shall replace the letter N. Example : S.L.—28.

3. The metre shall be used as the standard of measurement for lengths, distances, heights and depths, reserving for each nation the right to add figures expressing these quantities in its own uses.

4. The colours, symbols and arrangements for production adopted for the International 1 : 1,000,000 scale map shall be used as far as practicable on the aeronautical maps.

5. The general maps shall be drawn on Mercator's projection and shall be to a scale of one degree of longitude equals three centi-

(1) A CENTRAL BUREAU FOR THE INTERNATIONAL GENERAL AERONAUTICAL MAP WAS INSTITUTED BY RESOLUTION NO. 97 (O. B. 4, p. 21) OF THE I. C. A. N. IN FORCE AS FROM 30TH JUNE 1923.

ALLEGATO F

—

CARTE AERONAUTICHE INTERNAZIONALI E SEGNALI AL SUOLO

Le carte aeronautiche internazionali e i segnali al suolo saranno stabiliti secondo le norme generali seguenti.

SEZIONE I

CARTE

1. Si useranno due tipi di carte aeronautiche rispettivamente indicati coi nomi di « carte generali » e « carta normale ».

2. Le carte generali e la carta normale saranno in massima basate sul sistema adottato dalle Conferenze internazionali ufficiali, tenute a Londra nel 1909 e a Parigi nel 1913 per la « carta mondiale » al millionesimo *(1)*.

NOTA. — Estratto delle conclusioni adottate dalle Conferenze di Londra e di Parigi.

I fogli della carta mondiale, scala 1 : 1,000,000, comprendono ciascuno 6 gradi di longitudine e 4 gradi di latitudine. Il reticolato è formato dai meridiani tracciati di 6 in 6 gradi a partire dal meridiano di Greenwich e dai paralleli di 4 in 4 gradi a partire dall'equatore.

I 60 fusi meridiani di 6 gradi di apertura sono numerati da 1 a 60 a partire dall'antimeridiano di Greenwich, verso l'est.

Al nord e al sud dell'equatore, sino alla latudine di 88° le 22 zone parallele successive di 4 gradi di larghezza sono indicate colle 22 lettere dell'alfabeto da A a V.

Le due calotte polari, di 2 gradi di raggio, sono indicate colla lettera Z.

Nell'emisfero settentrionale, ogni foglio porta un segno distintivo composto dalla lettera N seguito dalla *lettera* della zona e dal numero del fuso corrispondenti alla sua posizione. Es : N. K.-12.

Nell'emisfero meridionale, la lettera S sostituisce la lettera N. Es : S. L.-28.

3. Le lunghezze, le distanze, le altezze e le profondità saranno espresse in metri, riservando ad ogni paese il diritto di aggiungere le cifre che esprimono tali quantità nei propri sistemi di misura.

4. I colori, i segni convenzionali e le disposizioni prese per la pubblicazione della carta mondiale al milionesimo saranno usati, per quanto è possibile, nelle carte aeronautiche internazionali.

5. Le « carte generali » saranno disegnate nella proiezione di Mercatore, e nella scala per la quale un grado di longitudine corri-

(1) UN UFFICIO CENTRALE DELLA CARTA GENERALE AERONAUTICA INTERNAZIONALE È STATO ISTITUITO DALLA C. I. N. A. CON LA RISOLUZIONE N° 97 (B. U.4, p. 21) IN VIGORE A DATARE DAL 30 GIUGNO 1923.

gueur de 3 centimètres. *Les méridiens limitant les feuilles, seront comptés de Greenwich et les parallèles, de l'Equateur.* Les méridiens et les parallèles à cotes rondes en degrés seront marqués en traits fins ; ceux formant les limites de feuilles de la Carte du monde au millionième seront renforcés. La désignation de ces dernières feuilles sera celle employée sur la Carte au Millionième. *Un recouvrement des feuilles adjacentes de un degré de latitude et de deux degrés de longitude sera prévu (1).*

6. Chacune *des feuilles* des cartes générales (Mercator) portera, en français, le titre : «Carte générale aéronautique internationale» (Voir la planche 1, ci-jointe) *(2)* et, au-dessous, la traduction de ce titre dans la langue du pays éditeur de la *feuille. Elle sera désignée par un nom* géographique approprié *et par les nouvelles coordonnées (décrites au paragraphe 10) de l'angle sud-ouest de la feuille, le recouvrement non compris*

Chaque feuille portera au moins les renseignements ci-après : physionomie générale du terrain *représentée par un système de teintes hypsométriques et de signes conventionnels ;* noms géographiques ; stations de radiotélégraphie ; phares *aériens et* maritimes, avec *leur puissance lumineuse en bougies,* la couleur et la fréquence des éclats ; frontières nationales ; zones interdites ; lignes d'égale déclinaison magnétique ; *en bordure une échelle graduée en minutes ; latitude et* distance au Pôle Sud ; longitudes *anciennes et nouvelles* (Voir paragraphe *10*) avec, dans la marge, les numéros des fuseaux correspondants et les lettres des zones de la Carte du monde au millionième ; *l'échelle numérique à la latitude moyenne de la feuille ; les échelles graduées en kilomètres et en unités nationales du pays éditeur de la feuille ; un tableau d'assemblage indiquant les huit cartes adjacentes par leur nom et par leurs numéros abrégés (Voir paragraphe 10), avec, s'il y a lieu, l'échelle et la coupure des feuilles normales correspondantes ; un cartouche indiquant les frontières et les noms des pays compris dans la feuille, ainsi que les noms des mers, des districts, etc. ; une échelle des teintes hypsométriques, une liste des routes aériennes officielles avec leurs points caractéristiques,* la légende des signes conventionnels, en français ou en anglais et dans la langue du pays éditeur de la *feuille (3) ; la projection d'après laquelle la carte a été dressée ;* le nom de l'établissement éditeur de la carte, la date de la publication et des éditions successives ; *une liste des principales sources d'après lesquelles la feuille a été établie ; le prix officiel.*

7. *L'échelle de la* Carte normale *aéronautique internationale est* l'échelle du 200.000[me]. Chaque feuille embrassera un degré en longitude et un degré en latitude. *Toutefois, les Etats ayant actuellement une carte d'une échelle voisine du 1/200.000[e] ou à coupure peu différente de celle prévue ci-dessus, pourront l'utiliser, à condition cependant, en vue d'arriver à l'unification des signes employés, de suivre d'aussi près que possible les signes conventionnels de la Planche I (2) en se conformant nécessairement aux signes d'informations aéronautiques.*

(NOTE. — Pour les pays à population clairsemée, l'échelle pourra, toutefois, suivant le cas, être celle du 500.000[me], ou même celle du 1.000.000[me].)

(Un paragraphe supprimé.)

metres. *The limiting meridians of the sheets shall be reckoned from Greenwich ; the limiting parallels shall be reckoned from the Equator. The meridians and parallels of each degree shall be marked in fine lines ; those* limiting the unit sections of the 1/1,000,000 map of the world shall be accentuated. The same designation of unit sections shall be used as for the 1/1,000,000 map. *An overlap, with adjoining sheets, of one degree of latitude and two degrees of longitude shall be provided (1).*

6. Each *sheet of the* general (Mercator) Map shall bear the French heading "Carte Générale Aéronautique Internationale" (see *Plate I annexed) (2)*, and under it a translation of this heading in the language of the country publishing the sheet. *It shall be designated by* an appropriate geographical name *and by new co-ordinates (described in paragraph 10) of the South West corner of the sheet, excluding the overlap.*

Each sheet shall show at least the following : *general* physical features, *represented by a system of hypsometric tints and conventional signs ;* geographical names ; wireless stations ; *aerial and* marine lighthouses *(candlepower,* colour and character of the light) : national frontiers ; prohibited areas ; lines of equal magnetic *declination ; a border scale graduated to minutes ; latitude and* South Polar distance ; old and new notation of longitude (see paragraph *10*) ; with an outer margin containing letters and numbers referring to the Index of the 1/1,000,000 Map ; *the R.F. at the middle latitude of the sheet ; scales in kilometres and in the national unit of the country publishing the sheet ; index diagram showing the eight surrounding sheets by name and by abridged numbers (vide paragraph 10), with, if necessary, the scales and sheet lines of the corresponding local sheets ; key map showing the frontiers and the names of the countries embraced by the sheet, together with the names of seas, districts, etc... ; scale of hypsometric tints ; list of official air routes with their control points ;* legend of conventional signs in French or English and in the language of the country publishing the sheets *(3) ; the projection on which the map is constructed ;* publisher's name and date of publication and of successive editions ; *a list of the principal sources from which the sheet is constructed ; the official price.*

7. The *scale of the International* Local *Aeronautical Map is 1/200,000. Each sheet* shall comprise one degree of longitude and one degree of latitude. *However, States which at present have a map on a scale approximating to 1/200,000 or with sheet lines differing little from those laid down above may utilise such map, provided always, with a view to obtaining the unification of the signs used, that they follow as closely as possible the conventional signs given in Plate I (2) and that they necessarily conform to the signs for aeronautical information.*

NOTE. — For local aeronautical maps of sparsely inhabited countries, the scale of 1 : 500,000 or 1 : 1,000,000, as appropriate, may be used.

(One paragraph deleted).

sponde a 3 centimetri. *I meridiani che limitano i fogli saranno contati da Greenwich ; i paralleli dall'Equatore.* Saranno segnati con linea fine i meridiani ed i paralleli di grado in grado ; i meridiani ed i paralleli che limitano i fogli della carta mondiale al milionesimo saranno rinforzati. La indicazione dei fogli sarà quella usata per la carta al milionesimoi *Sarà prevista la sovrapposizione dei fogli adiacenti, per un grado di latitudine e per due gradi di longitudine (1).*

6. Ogni carta generale (Mercatore) porterà l'intestazione in francese : « *Carte générale aéronautique internationale* » (vedi tavola I allegata) *(2)* e al disotto la traduzione di tale intestazione nella lingua del paese editore della carta. Sarà pure distinta con un nome geografico adatto, *e con le nuove coordinate (descritte al paragrafo 10) dell'angolo sud-ovest del foglio, non compresa la sovrapposizione.*

Ogni foglio conterrà almeno i seguenti dati ; principali caratteristiche fisiche del terreno, *rappresentate da un sistema di tinte ipsometriche e di segni convenzionali ;* nomi geografici ; stazioni di radiotelegrafia ; fari *aerei e* marittimi con *l'indicazione della potenza luminosa espressa in candele,* del colore e *della frequenza dei lampi ;* confini nazionali ; zone vietate ; linee isocline o di eguale declinazione magnetica ; *sui bordi, una scala graduata in minuti ; latitudine e distanze* del Polo Sud ; notazione vecchia e nuova della longitudine (vedi paragrafo *10*), e, *sui margini, i corrispondenti* numeri dei fusi e le lettere delle zone della carta del mondo al milionesimo ; *la scala numerica alla latitudine media del foglio ; le scale graduate in chilometri e in unità di misura nazionali del Paese editore della carta ; un quadro d'unione indicante gli otto fogli adiacenti col nome, e con i rispettivi numeri abbreviati (v. paragrafo 10), e,* occorrendo, *con la scala e la partizione dei fogli normali corrispondenti ; una cartina indicante i confini ed i nomi dei paesi compresi nella carta, quelli dei mari, dei distretti, ecc. ; una scala delle tinte ipsometriche ; un elenco delle rotte aeree ufficiali con i relativi dati caratteristici ;* una leggenda dei segni convenzionali in francese, o in inglese, e nella lingua del paese editore *della carta (3) ; la proiezione impiegata per la costruzione della carta ;* il nome dell'editore ; *la* data della pubblicazione e delle edizioni successive ; *un elenco delle principali fonti sulle quali il foglio è stato costruito ; il prezzo ufficiale.*

7. La *scala della* carta normale *aeronautica internazionale* sarà *la* scala *di* 1 : 200.000. Ogni foglio comprenderà un grado di longitudine ed un grado di latitudine. *Nondimeno, gli Stati i quali posseggano una carta la cui scala sia prossima a quella di 1 : 200.000 ed il cui formato sia poco differente da quello previsto più sopra, potranno servirsene, a condizione, per altro, di seguire, per quanto è possibile, i segni convenzionali della Tavola I (2), e di conformarsi obbligatoriamente ai segni di informazione aeronautica adottati, e ciò per conseguire l'unificazione dei segni.*

NOTA. — Per la carta normale aeronautica dei paesi scarsamente abitati, la scala potrà essere, a seconda dei casi, quella di 1 : 500.000 o di 1 : 1.000.000.

(Un paragrafo soppresso).

---

(1) UN TABLEAU D'ASSEMBLAGE DES FEUILLES DE LA CARTE GÉNÉRALE AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE ET UN SYSTÈME D'APPELLATION DES FEUILLES ONT ÉTÉ ADOPTÉS PAR LA RÉSOLUTION N° 205 (B. O. 7, p. 42) DE LA C. I. N. A., EXÉCUTOIRE, EN CE QUI CONCERNE LES ETATS CONTRACTANTS, AU MEME TITRE QUE LES ANNEXES A LA CONVENTION ET EN VIGUEUR A DATER DU 28 JUIN 1925.

(2) CETTE PLANCHE A ÉTÉ INSÉRÉE A LA FIN DU BULLETIN OFFICIEL N° 5

(3) RÉSOLUTION N° 251 (B. O. 9, p. 19).

(1) AN INDEX TO AND DESIGNATION SYSTEM OF THE SHEETS OF THE INTERNATIONAL GENERAL AERONAUTICAL MAP WERE ADOPTED BY RESOLUTION NO. 205 (O. B. 7, p. 42) OF THE I. C. A. N. WHICH IS OPERATIVE, AS REGARDS THE CONTRACTING STATES, IN LIKE MANNER AS THE ANNEXES OF THE CONVENTION AND IS IN FORCE AS FROM 28TH JUNE 1925.

(2) THIS PLATE APPEARED AT THE END OF OFFICIAL BULLETIN No. 6.

(3) RESOLUTION No. 251 (O. B. 9, p. 19).

(1) UN QUADRO D'UNIONE DEI FOGLI DELLA CARTA GENERALE AERONAUTICA INTERNAZIONALE E UN SISTEMA DI DENOMINAZIONE DEI FOGLI SONO STATI ADOTTATI DALLA C. I. N. A. CON LA RISOLUZIONE N° 205 (B. U. 7, p. 42), CHE È ESECUTORIA, RIGUARDO AGLI STATI CONTRAENTI, ALLO STESSO TITOLO DEGLI ALLEGATI ALLA CONVENZIONE E IN VIGORE A DATARE DAL 28 GUIGNO 1925.

(2) QUESTA TAVOLA È STATA INSERITA DOPO L'ULTIMA PAGINA DEL BOLLETTINO UFFICIALE N° 6

(3) RISOLUZIONE N° 251 (B. U. 9, p. 19).

8. Chacune des feuilles de la Carte normale portera en français, le titre « CARTE NORMALE AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE » (Voir la Planche 2, ci-jointe) *(1)* et, au-dessous, la traduction de ce titre dans la langue du pays éditeur de la carte. *Chaque feuille sera désignée* par un nom *approprié* de localité *et, quand la série sera constituée par des feuilles de un degré,* par les nouvelles coordonnées (décrites au paragraphe *10*) de l'angle sud-ouest de la feuille.

(Deux alinéas supprimés.)

9. Chacune des feuilles de la Carte normale portera, autant que ces *éléments* sont connus :

a) Dans l'intérieur même du cadre : les tracés de 20 en 20 des méridiens et des parallèles, les routes, les chemins de fer de toutes classes, les villes et bourgs avec leur contour et le tracé des principales voies publiques les traversant, les villages, avec les *mêmes indications*, s'il est possible, ou, autrement, marqués par un petit cercle plein, les principaux traits du système hydrographique superficiel, les régions boisées et toutes autres surfaces impropres à l'atterrissage, les *aérodromes et les stations d'hydravions, avec l'indication des facilités permanentes de garage, de ravitaillement, etc., les terrains de secours*, les repères aéronautiques, les phares *aériens et maritimes, avec leur puissance lumineuse en bougies*, la couleur et la fréquence des éclats, les stations de radiotélégraphie ; les stations *météorologiques*, les lignes aériennes de transport d'énergie électrique ; les objets remarquables ; les frontières nationales avec les entrées douanières prévues à l'Annexe H (paragraphe 2) ; les zones interdites, les principales routes aériennes ; les noms des principales nappes d'eau, les villes et bourgs ; le relief du sol, figuré par un estompage. *Les hauteurs seront exprimées en centaines de mètres, le chiffre indiquant l'altitude étant arrondi à la centaine immédiatement supérieure ; le point culminant sera représenté par un point placé après le chiffre exprimant les milliers de mètres (Ex. 3.5). Dans le cas où la hauteur indiquée sera inférieure à mille mètres, on ne placera pas de zéro à gauche du point (Ex. : .3).*

b) *Dans le cadre :* une échelle en bordure, graduée en minutes, les latitudes et les distances au Pôle Sud ; les longitudes anciennes et nouvelles (voir paragraphe *10*) ;

c) *A l'extérieur du cadre :* le nom de la localité choisie pour désigner *la feuille et les numéros abrégés lorsque ceux-ci seront employés ;* l'échelle des distances, graduée en kilomètres *et en unités nationales du pays éditeur de la feuille,* la légende des signes conventionnels, en français ou en anglais et dans la langue du pays éditeur de la *feuille (2), des diagrammes* figurant la déclinaison magnétique *et sa variation annuelle ; un tableau d'assemblage indiquant les feuilles adjacentes par leur nom et par leurs numéros abrégés, lorsque ceux-ci seront employés ;* un cartouche donnant les frontières et les noms des pays *et des mers* partiellement représentés *sur ce tableau d'assemblage ; la projection suivant laquelle la feuille a été dressée ;* le nom de l'établissement éditeur de la feuille et la date de sa publication ; *une liste des principales sources d'après lesquelles la feuille a été dressée ; le prix officiel.*

10. Outre la chiffraison habituelle des latitudes et des longitudes, les feuilles *des Cartes aéronautiques générales et normales* porteront, encadrées dans des rectangles, de nouvelles coordonnées *géographiques*, savoir : d'une part, la distance angulaire au Pôle Sud, croissant de 0° jusqu'à 180° au Pôle Nord, et, d'autre part, la nouvelle longitude, rapportée à l'antiméridien de Greenwich pris comme origine, et comptée de 0° à 360° en marchant vers l'Est. *En désignant les feuilles par les nouvelles coordonnées, on prendra les coordonnées* de l'angle sud-ouest de celle-ci, la distance polaire étant *toujours* écrite en premier lieu et les *nombres des unités* de degrés des deux

8. Each unit sheet of the local aeronautical maps shall bear the French heading « CARTE NORMALE AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE » (see *Plate 2 annexed*) *(1)* and under it a translation of this heading in the language of the country publishing the map. *Each sheet shall be designated by an appropriate locality name and, where the series consists of degree sheets, by the new co-ordinates (described in paragraph 10) of the South West corner of the sheet.*

(Two sub-paragraphs deleted).

9. The local aeronautical unit sheets shall show, as far as the data are known, the following :

(a) Within the limiting meridians and parallels : Twenty minutes projection grid ; roads, railways of all kinds ; cities and towns in outline and the plan of the principal public roads crossing them, villages similarly if practicable, otherwise their positions indicated by a small black circle, principal features of the surface water system, woodlands and other areas unsuitable for landing, *aerodromes and seaplane stations, with an indication of the permanent facilities for housing, supplies, etc., emergency landing grounds,* aeronautical ground marks, aerial and marine lighthouses *(candle power,* colour and character of the light), wireless stations, *meteorological stations,* overhead electric power lines, remarkable objects, national frontiers with the frontier crossings for customs purposes prescribed by Annex H (paragraph 2), prohibited areas, principal air routes ; names of important bodies of water, towns and important villages, the topographical relief by shading. *Heights will be given in hundreds of metres to the nearest hundred metres above the actual height ; the culminating point will be shown by a point placed after the figure giving the thousands of metres (e. g., 3.5). In the event of the height indicated being under a thousand metres a cypher will not be placed on the left of the point (e. g. : .3)*

(b) *In the margin :* a border scale graduated to minutes ; latitude, South Polar distance ; old and new notation of longitude (see paragraph *10*).

(c) *Outside the margin : the name of the locality chosen to designate the sheet and the abridged numbers when the latter are employed ;* scales in kilometres *and in the national unit of the country publishing the sheet ;* legend of *conventional signs* in French or English and in the language of the country publishing the sheet *(2), magnetic declination diagrams* and the *annual variation; index diagram showing the surrounding sheets by name and by abridged numbers, when the latter are employed ;* key map *giving* frontiers and names of countries and *seas,* parts of which are embraced by the *Index diagram ;* the *projection on which the sheet is constructed ;* publisher's name and date of publication ; *a list of the principal sources from which the sheet is constructed ; the official price.*

10. In addition to the customary latitude and longitude notations, the sheets of the *general and* local aeronautical maps shall bear numbers, enclosed in rectangles, corresponding to a new system of *geographical co-ordinates which,* with regard to latitude, shall commence with the South Pole as *origin, increasing* northward *to* 180° at the North Pole, and, with regard to longitude, shall commence with the antimeridian of Greenwich as *origin, running* eastward *to* 360°. *In designating sheets by these new co-ordinates, the co-ordinates of the South West corner of the sheet shall be taken,* the figures referring to the South Polar distance being invariably

8. Ogni foglio della carta normale porterà l'intestazione in francese « CARTE NORMALE AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE » (vedi tavola 2 allegata) *(1)*, e, al *disotto*, la traduzione di *tale intestazione* nella lingua del paese editore.

Ogni foglio sarà distinto con un nome di località appropriato e, quando la serie sarà costituita da fogli dell'ampiezza di un grado, con le nuove coordinate (descritte al paragrafo 10) dell'angolo Sud-Ovest del *foglio.*

(Soppressi due periodi).

9. I fogli della carta normale porteranno se *questi elementi* sono *noti :*

a) *Nell'interno del quadro :* il reticolato da 20 in 20 dei *meridiani* e dei paralleli ; le *strade,* le ferrovie di tutte le *specie* ; le città e i paesi col loro contorno e il tracciato delle *principali* strade pubbliche che le traversano ; i villaggi, indicati, se è possibile, in modo analogo, o, se no, con un *piccolo* circolo *pieno,* le caratteristiche principali del sistema idrografico alla superficie ; *le foreste e le altre* zone inadatte all'*atterraggio ; gli* aeroporti e gli *idroscali,* con *l'indicazione dei servizi permanenti di ricovero, di rifornimento, ecc.,* i campi di *fortuna ;* i segnali al suolo aeronautici ; i fari *aerei* e marittimi con *l'indicazione della potenza luminosa in candele, del colore e della frequenza dei lampi,* le stazioni radiotelegrafiche, *le stazioni meteorologiche ;* le linee elettriche aeree ; oggetti notevoli ; confini nazionali con le zone di transito doganale prescritte dall'Allegato H, *paragrafo 2,* le zone vietate ; le *rotte aeree* principali ; i nomi delle più importanti distese d'acqua ; le città e i villaggi importanti ; i rilievi topografici espressi con ombreggiatura. *Le quote saranno espresse in centinaia di metri, arrotondando le cifre che indicano la quota fino al centinaio immediatamente superiore ; il punto culminante sarà rappresentato da un punto situato dopo la cifra che esprime le migliaia di metri (Es. : 3.5).*

Nel caso che la quota indicata sia inferiore a mille metri, non si metterà lo zero a sinistra del punto (Es. : .3).

b) *Nel margine :* una scala a margine graduata in minuti ; *la* latitudine e *le distanze* dal Polo Sud ; *la* notazione vecchia e nuova della longitudine (v. paragrafo *10*).

c) *Fuori del margine :* il nome della località *prescelta per designare la carta ed i numeri abbreviati, quando questi saranno adoperati, la scala delle distanze graduata in chilometri e in unità di misura nazionali del Paese editore della carta ; la* leggenda dei segni convenzionali, in francese o in inglese e nella lingua del paese editore della carta *(2); diagrammi* della declinazione magnetica *e della sua variazione annuale ; un quadro d'unione indicante i fogli adiacenti col loro nome e con i rispettivi numeri abbreviati, quando questi saranno adoperati ; una cartina* indicante i confini ed i nomi dei paesi *e dei mari* parzialmente rappresentati *in tale quadro d'unione ; la proiezione impiegata per la costruzione della carta ; il* nome dell'editore ; *la* data *della* pubblicazione ; *un elenco delle principali fonti sulle quali il foglio è stato costruito ; il prezzo ufficiale.*

10. Oltre *alla consueta annotazione delle latitudini e delle longitudini,* i fogli *delle carte aeronautiche generali e normali* porteranno *inquadrate* in rettangoli, le nuove coordinate *geografiche,* cioè : *da una parte,* la distanza angolare dal Polo Sud, preso come origine e crescente da 0° a 180°, al Polo Nord, e, *dalla altra parte,* la nuova longitudine, riferita all'antimeridiano di Greenwich, preso come origine, e *computata* da 0° a 360° andando verso Est.

Nel designare i fogli mediante le nuove coordinate, si adopereranno le coordinate dello angolo Sud-Ovest *dei fogli stessi ;* la distanza polare sarà sempre scritta la prima, e i numeri

(1) CETTE PLANCHE A ÉTÉ INSÉRÉE À LA FIN DU BULLETIN OFFICIEL No 6
(2) RÉSOLUTION No 251 (B. O. 9, p. 19).

(1) THIS PLATE APPEARED AT THE END OF OFFICIAL BULLETIN No 6
(2) RESOLUTION No. 251 (O. B. 9, p. 19).

(1) QUESTA TAVOLA È STATA INSERITA DOPO L'ULTIMA PAGINA DEL BOLLETTINO UFFICIALE No 6
(2) RISOLUZIONE No 251 (B. U. 9, p. 19)

coordonnées étant figurés en caractères plus gros.

Exemples : la feuille limitée au Sud par le parallèle de 49° N. (correspondant à 139° de distance au Pôle Sud) et à l'Ouest par le méridien de 2° E (correspondant à 182° de nouvelle longitude) sera numérotée 139-182. De même, la feuille limitée au Sud par le parallèle de 36° S (correspondant à une distance polaire australe de 54°) et à l'Ouest par le méridien de 7° O (soit 173° pour la nouvelle longitude) sera numérotée 54-173.

11. La disposition générale des feuilles *de la Carte générale et* de la Carte normale, les titres, notations marginales, diagrammes et légendes, seront conformes aux modèles ci-annexés (Planche I et *Planche* 2) *(1)*.

12. On éditera, en premier lieu, les Cartes générales et les feuilles de la Carte normale ainsi que les guides intéressant les routes aériennes éventuellement fixées à la suite d'accords internationaux.

Note. — Etant données les confusions et les erreurs auxquelles l'emploi des procédés topographiques habituels peut prêter pour la confection des cartes aéronautiques, il est fortement recommandé de recueillir, au moyen de reconnaissances aériennes, effectuées le long des routes les plus importantes, tous renseignements indispensables au sujet des accidents à figurer sur ces cartes, pour satisfaire aux besoins des pilotes.

written first, *and the unit digits being accentuated.*

Examples: The sheet whose southern boundary is 49° N. (i.e. 139° South Polar distance) and western boundary 2° E. (i.e. 182° from the antimeridian of Greenwich) will be numbered 139-182. Or, the sheet whose southern boundary is 36° S. (i.e. 54° South Polar distance) and western boundary 7° W. (i.e. 173° from the antimeridian of Greenwich) will be numbered 54-173.

11. The *general arrangement of the sheets* of the general and local maps, titles, marginal notations, diagrams and legends, shall *conform with* the accompanying *models (Plate* 1 *and Plate* 2 *(1)*.

12. The general and local aeronautical maps and guide books of the areas traversed by the most important routes which may be established by international agreement shall be prepared first.

Note. — On account of the inadequacy of the usual methods of topographic mapping for making aeronautical maps, it is strongly recommended that steps be taken to survey from the air the areas along the most important international routes. Such surveys would furnish indispensable information regarding the features necessary to be shown on the maps the aviator is to use.

delle unità di grado delle due coordinate saranno scritti in caratteri più grossi.

Esempi Il foglio limitato *al* Sud dal parallelo 49° N (corrispondente a 139° di distanza dal Polo Sud) e ad *Ovest* dal medesimo 2° E (ossia 182° della nuova longitudine) sarà numerato 139-182. Analogamente, il foglio limitato *al* Sud dal parallelo 36° S (corrispondente a *una* distanza *polare australe* di 54°) e ad *Ovest* dal meridiano di 7° W (cioè 173° *per la nuova longitudine* sarà numerato; 54-173.

11. La disposizione generale degli fogli della Carta *generale e della Carta* normale, i titoli, e notazioni in margine, i diagrammi e le leggende saranno conformi ai modelli allegati Tavola I e tavola 2) *(1)*.

12. Saranno pubblicate con precedenza le carte aeronautiche generali *ed i fogli* della carta normale, *insieme con* le guide delle zone *attraversate* dalle rotte aeree più importanti *eventualmente* stabilite per accordi internazionali.

Nota. — Per la confusione e gli errori cui possono dar luogo gli ordinari metodi topografici nella preparazione delle carte aeronautiche, si raccomanda vivamente di raccogliere per mezzo di ricognizioni aeree delle zone lungo le rotte internazionali più importanti le informazioni indispensabili circa le caratteristiche che bisognerebbe far comparire sulle carte impiegate dagli aviatori.

SECTION II

SYSTÈME UNIVERSEL DES REPÈRES AÉRONAUTIQUES

1. Les repères aéronautiques établis sur le sol *et* sur les toits d'édifices devront comporter une référence numérique et graphique avec les feuilles de la carte normale aéronautique internationale. A cet effet, chacun de ces repères montrera (voir les croquis ci-après) :

a) Le numéro abrégé de la feuille où il se trouve ;

b) *Un* demi-rectangle dont les petits côtés sont orientés Nord-Sud et qui reste ouvert, au *Nord* si le repère se trouve dans la moitié *Sud*, ou au *Sud* si le repère se trouve dans la moitié *Nord* ;

c) Un gros point indiquant la *position approximative* du repère dans la demi-feuille correspondante.

SECTION II

UNIVERSAL SYSTEM OF GROUND MARKS

1. *Aeronautical* ground marks *on the ground and on the roofs of buildings* shall *refer numerically and graphically to the* sheets of the local international aeronautical maps.

For this purpose each mark shall shew (see the diagrams) —

(a) The abridged number which designates the sheet within which it lies ;

(b) *A half* rectangle, whose short sides shall be oriented north-south *and which* shall be open towards the opposite half of the unit sheet ;

(c) A dot indicating the approximate position of the mark on the north or south half of the corresponding unit sheet.

SEZIONE II

SISTEMA UNIVERSALE DEI SEGNALI AL SUOLO

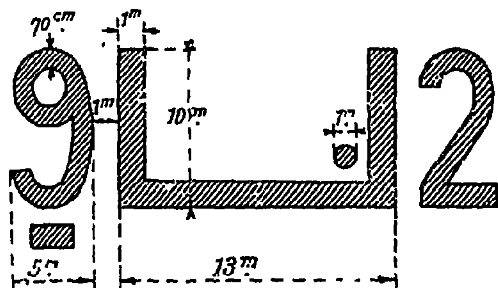
1. I segnali aeronautici sistemati al suolo *e* sui tetti dovranno contenere un riferimento numerico e grafico coi fogli della carta aeronautica normale internazionale.

A questo scopo ogni segnale porterà (vedi schizzi allegati) :

a) Il numero abbreviato del foglio nel quale trovasi ;

b) Un mezzo rettangolo, coi lati brevi orientati in direzione nord-sud, aperto verso il nord se il segnale si trova nella metà inferiore, e verso il sud se il segnale si trova nella metà superiore del foglio.

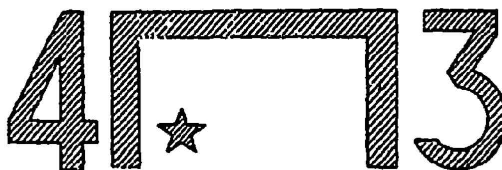
c) Un grosso punto indicante la sua posizione approssimativa nella metà settentrionale o meridionale del foglio.



REPÈRE SITUÉ DANS LA MOITIÉ INFÉRIEURE DE LA FEUILLE 92.
(LES PETITS CÔTÉS *DU CADRE* SONT ORIENTÉS NORD-SUD.)

MARK *SITUATED IN THE LOWER* HALF OF UNIT SHEET 92. THE SHORT SIDES OF THE FRAME SHALL BE ORIENTED TRUE NORTH-SOUTH.

SEGNALE SITUATO NELLA METÀ INFERIORE DEL FOGLIO 92.
I LATI MINORI *DEL QUADRO* SONO ORIENTATI PER NORD-SUD.



REPÈRE DANS LA MOITIÉ SUPÉRIEURE DE LA FEUILLE *43*.

MARK *SITUATED IN THE UPPER* HALF OF UNIT SHEET *43*.

SEGNALE SITUATO NELLA METÀ SUPERIORE DEL FOGLIO *43*.

Les deux chiffres formant le numéro abrégé de la feuille doivent être placés, soit contre les côtés latéraux, soit au-dessus ou au-dessous du demi-rectangle, mais jamais à l'intérieur.

The numbers *forming the abridged number of the sheet* shall be placed close to the frame at the top, bottom or sides, but not inside.

Le due cifre costituenti il numero abbreviato del foglio devono essere poste ai lati del *semirettangolo*, al disopra o al disotto, mai all'interno.

(1) Ces Planches ont été insérées a la fin du Bulletin Officiel n° 6.

(1) These Plates appeared at the end of Official Bulletin No. 6.

(1) Queste Tavole sono state inserite dopo l'ultima pagina del Bollettino Ufficiale n° 6.

Lorsque plusieurs repères seront situés assez près les uns des autres pour pouvoir prêter à confusion, on pourra, pour les distinguer, employer, au lieu du point rond, un point carré, triangulaire ou en forme d'étoile.

Le cadre rectangulaire et les chiffres devront avoir au moins les dimensions indiquées sur les croquis ci-dessus.

2. *On recommande spécialement d'établir des repères aéronautiques le long des routes aériennes internationales.*

Note. — Les mesures utiles à prendre pour l'éclairage nocturne éventuel des repères aéronautiques seront ultérieurement fixées, à la suite d'expériences, par les soins de la Commission Internationale de Navigation Aérienne *(1)*.

3. *Outre les repères ci-dessus définis, les noms des aérodromes ouverts à l'usage public seront inscrits sur le sol avec des lettres (en caractères romains) de couleur blanche ayant les dimensions suivantes*

Longueur de chaque lettre . . .	6 mètres
Largeur de chaque lettre . . .	4 m. 80
Espace entre chaque lettre et après chaque fin de nom	4 m. 80
Largeur de la tranchée formant le corps de chaque lettre. . . .	0 m. 90

4. *Pour les hydroaérodromes ouverts à l'usage public, s'il est impossible d'appliquer les stipulations du paragraphe 3 ci-dessus, leurs noms seront inscrits avec des lettres (en caractères romains) de couleur blanche aussi distinctes que le permettront les circonstances.*

Where marks are placed so close to each other as to admit of possible confusion, the round dot may be replaced by a square, triangular or star-shaped dot.

The rectangular frame and the numbers shall have the minimum dimensions indicated in the sketches.

2. *The establishment of aeronautical ground marks along international routes is especially recommended.*

Note. — Steps to establish suitable marks for landing at night shall be eventually taken, in accordance with the decision of the International Commission for Air Navigation *(1)*.

3. *In addition to the ground marks specified above, the names of aerodromes open to public use shall be marked on the ground by letters (in Roman characters) in white of the following dimensions :*

Length of each letter. . . .	6 metres (20 feet)
Width of each letter . . .	4 m. 80 (16 feet)
Space between each letter and at each end of name	4 m. 80 (16 feet)
Width of trench forming stroke of each letter . .	0 m. 90 (3 feet)

4. *In the case of hydro-aerodromes open to public use, if it is impossible to carry out the provisions of paragraph 3 above, their names shall be marked by letters (in Roman characters) in white as conspicuously as the circumstances will permit.*

Se più segnali sono disposti talmente vicini da poter creare confusione, si potrà, per distinguerli, sostituire il punto rotondo con un punto a triangolo o a stella.

Il mezzo rettangolo e le cifre devono avere, come dimensioni minime, quelle indicate negli schizzi.

2. *Si raccomanda specialmente di disporre dei segnali al suolo aeronautici lungo le rotte aeree internazionali.*

Nota. — Le disposizioni ulteriori per l'illuminazione notturna dei segnali aeronautici saranno studiate, in base all'esperienza, dalla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea *(1)*.

3. *Oltre i segnali al suolo sopra indicati, i nomi degli aeroporti aperti al servizio pubblico saranno inscritti sul suolo con lettere (in caratteri romani) di colore bianco, le quali dovranno avere le dimensioni seguenti* .

Lunghezza di ogni lettera.	m. 6,00
Larghezza di ogni lettera	m. 4,80
Spazio fra le diverse lettere e le diverse parole.	m. 4,80
Larghezza del fossetto che costituisce il corpo di ciascuna lettera	m. 0,90

4. *I nomi degli idroscali aperti al servizio pubblico, se è impossibile applicare le norme del par. 3 qui sopra, saranno inscritti con lettere (in caratteri romani) di colore bianco tanto distinte quanto lo permetteranno le circostanze.*

APPENDICE

1. PROJECTIONS ET ÉCHELLES

A. CARTES GÉNÉRALES. — *Entre le 68° de latitude Nord et le 68° de latitude Sud, on fera usage pour les « Cartes générales » de la projection de Mercator, le degré de longitude étant représenté par une longueur de trois centimètres.*

B. CARTE NORMALE. — *Aucune projection définie ne sera prescrite en ce qui concerne la Carte normale*

C. ROUTIERS. — *En ce qui concerne les régions pour lesquelles des feuilles de la Carte générale n'auront pas été prévues (par exemple : les routes transocéaniques, etc...), des routiers en projection de Mercator et à une échelle appropriée seront établis par les Etats intéressés.*

2. SURFACES COUVERTES PAR LES FEUILLES DE LA CARTE GÉNÉRALE AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE

A. Entre le 60° de latitude Nord et le 60° de latitude Sud, chaque feuille de la carte couvrira une superficie de 12° de latitude sur 18° de longitude (recouvrement non compris) et elle contiendra 9 divisions unitaires de la Carte au millionième.

B. Entre le 60° et le 68° de latitude Nord et entre le 60° et le 68° de latitude Sud, chaque feuille de la carte couvrira une superficie de 8° de latitude sur 18° de longitude (recouvrement non compris) et contiendra 6 divisions unitaires de la Carte au millionième.

3. SIGNES CONVENTIONNELS ET COULEURS

Les signes conventionnels et couleurs adoptés seront employés pour toutes les cartes mentionnées au paragraphe 1 du présent Appendice. Les détails ne seront indiqués sur les Cartes générales que dans la mesure où on jugera désirable de le faire.

A. LES TRAITS RELATIFS A L'HYDROGRAPHIE *seront en bleu. Les étendues d'eau seront indiquées par une teinte plate. L'eau ne pourra être représentée par des traits filés que lorsque, dans une feuille, les étendues d'eau seront très limitées.*

Une distinction devra être faite entre :

1° Les cours d'eau permanents et levés

APPENDIX

1. PROJECTIONS AND SCALES

A. GENERAL MAPS. — *Between 68° North Latitude and 68° South Latitude the General Map shall be drawn on Mercator's Projection, and shall be to a scale of one degree of longitude equals three centimetres.*

B. LOCAL MAPS. — *No definite projection is laid down in respect of the Local Maps.*

C. ROUTE MAPS. — *As regards those parts of the World for which sheets of the General Map will not be provided (e.g. trans-ocean routes, etc.) route maps, on Mercator's projection and on an appropriate scale, shall be prepared by the countries interested.*

2. AREAS OF SHEETS OF THE INTERNATIONAL GENERAL AERONAUTICAL MAP

A. Between 60° North Latitude and 60° South Latitude each sheet of the map shall cover an area 12 degrees in latitude by 18 degrees in longitude (excluding the overlap) and shall contain 9 unit sections of the 1/1,000,000 Map.

B. Between 60° and 68° North Latitude and between 60° and 68° South Latitude each sheet of the Map shall cover an area 8 degrees in latitude by 18 degrees in longitude (excluding the overlap) and shall contain 6 unit sections of the 1/1,000,000 Map.

3. CONVENTIONAL SIGNS AND COLOURS

The adopted conventional signs and colours will be used on all the maps mentioned in paragraph 1 of this Appendix. Details will only be shown on the General Maps in so far as it may be considered desirable to do so.

A. HYDROGRAPHIC FEATURES *shall be in blue. Open water shall be shown by a uniform tint. Water-lining may be used only when the open water on a sheet is very limited.*

A distinction shall be made between :

i. Rivers, perennial and surveyed.

APPENDICE

1. PROIEZIONI E SCALA

A. CARTE GENERALI. — *Fra 68° di latitudine N e 68° di latitudine S sarà usata per le « Carte Generali » la proiezione Mercatore, rappresentando ciascun grado di longitudine con una lunghezza di tre centimetri.*

B. CARTA NORMALE. — *Per quanto riguarda la Carta normale, non è prescritta alcuna proiezione obbligatoria.*

C. CARTA DI ROTTA. — *Relativamente alle regioni per le quali non sia stata prevista la creazione di fogli della Carta generale (p. es. rotte transoceaniche), gli Stati interessati redigeranno Carte di rotta in proiezione Mercatore di scala conveniente.*

2. SUPERFICIE COMPRESA NEI FOGLI DELLA CARTA AERONAUTICA GENERALE INTERNAZIONALE

A. Fra 60° di latitudine N e 60° di latitudine S, ciascun foglio della Carta comprenderà una superficie di 12°, di latitudine per 18° di longitudine (escluse le sovrapposizioni dei margini del foglio), e conterrà nove divisioni della carta al milionesimo.

B. Fra 60° e 68° di latitudine N, e 60° e 68° di latitudine S, ciascun foglio della carta comprenderà una superficie di 8° di longitudine per 18° di latitudine (escluse le sovrapposizioni dei margini del foglio) e conterrà sei divisioni unitarie della Carta al milionesimo.

3. SEGNI CONVENZIONALI E COLORI

I segni convenzionali e i colori adottati saranno impiegati per tutte le Carte menzionate al paragrafo I della presente Appendice.

I particolari saranno indicati sulle Carte generali solo nella misura che sarà reputata conveniente.

A. I TRATTI RELATIVI ALLA IDROGRAFIA *saranno segnati con colore azzurro. Le distese d'acqua saranno indicate da una tinta uniforme. L'acqua potrà essere rappresentata con tratteggio solo quando le distese d'acqua comprese nel foglio saranno molto limitate. Sarà fatta distinzione fra :*

1° I corsi d'acqua perenni, il cui piano è stato rilevato ;

---

(1) Résolution n° 99 (B. O. 4, p. 22).

(1) Resolution No. 99 (O. B. 4, p. 22).

(1) Risoluzione n° 99 (B. U. 4, p. 22).

2° *Les cours d'eau permanents et non levés.*

3° *Les cours d'eau temporaires et levés.*

4° *Les cours d'eau temporaires et non levés.*

Les chutes et les rapides devront être indiqués par des caractères en noir.

Les ponts, viaducs, écluses, digues et barrages devront être indiqués par les signes conventionnels figurant au Tableau des signes conventionnels d'informations aéronautiques (1).

Les terrains sujets aux inondations et les marais seront indiqués par des signes conventionnels distinctifs. Lorsque des zones sujettes aux inondations offriront de bons terrains d'atterrissage pendant certaines saisons de l'année, ce renseignement sera donné en caractères noirs.

Lorsque les lignes bathymétriques seront intéressantes pour les navigateur aériens, elles seront figurées par des lignes pointillées bleues, leur profondeur sera indiquée en mètres et, si on le désire, en unités nationales du pays éditeur de la carte par des chiffres noirs. La direction des courants marins pourra être indiquée, si on le juge utile, par des flèches bleues, la vitesse en kilomètres-heure étant donnée en chiffres noirs.

B. LES TEINTES DU SOL pourront être indiquées, lorsque ces sortes d'indications présenteront un intérêt pour les navigateurs aériens, une légère teinte de terre de Sienne vive étant employée pour les terrains arides, une teinte vert clair pour les terrains couverts de végétation (2).

C. En ce qui concerne LE RELIEF TOPOGRAPHIQUE la Carte générale sera une carte hypsométrique, c'est-à-dire que les altitudes successives seront indiquées par un système de teintes différenciant d'une façon très nette les divers paliers. Les courbes correspondant aux altitudes de 500, 1.000, 2.000 et 3.000 mètres comptées du niveau moyen de la mer, seront dessinées. L'échelle des teintes comportera trois teintes (500-1.000, 1.000-2.000 et 2.000-3.000 mètres, aucune teinte hypsométrique n'étant employée pour les régions d'altitude inférieure à 500 mètres et supérieure à 3.000 mètres. Les détails caractéristiques du relief qui ne pourraient pas être indiqués par les courbes seront représentés par des signes particuliers.

D. LES CHEMINS DE FER seront indiqués en marron.

Sur les Cartes générales une seule ligne sera employée, quel que soit le nombre des voies.

Sur la Carte normale, les lignes à une seule voie seront représentées par un trait fin ; les lignes à deux ou plusieurs voies par un trait plus épais, le nombre exact de voies étant donné par un chiffre romain en noir.

Une distinction devra être faite entre
1° *Les chemins de fer en exploitation ;*
2° *Les chemins de fer en cours de construction ;*
3° *Les voies de chemins de fer abandonnées ;*

E. LES CHEMINS DE FER A VOIE ÉTROITE seront indiqués, autant que l'échelle de la carte le permettra, par un trait marron fin, avec, si on le désire, la lettre L en noir répétée de distance en distance ; le nombre des voies ne sera pas donné. Lorsque des chemins de fer à voies étroites se trouveront le long des routes, la lettre L pourra être portée seule, les endroits où la voie quitte la route étant nettement indiqués

F. LES STATIONS DE CHEMIN DE FER seront en marron et ne seront indiquées sur la Carte générale que lorsqu'elles auront une importance particulière pour les navigateurs aériens. Sur la Carte normale, toutes les stations seront marquées, une distinction étant faite entre les stations à un seul quai et celles à deux ou plusieurs quais.

(1) PLANCHE I INSÉRÉE A LA FIN DU BULLETIN OFFICIEL N° 6.
(2) RÉSOLUTION N° 238 (B. O. 8, p. 38).

ii. *Rivers, perennial and unsurveyed.*

iii. *Rivers, non-perennial and surveyed.*

iv. *Rivers, non-perennial and unsurveyed.*

Falls and Rapids shall be indicated by lettering in black.

Bridges, viaducts, locks, dams and weirs shall be indicated by conventional signs, as set forth in the Table of Conventional Signs for Aerial Information (1).

Land liable to inundation, and marsh, shall be indicated by distinguishing conventional signs. Where areas liable to inundation afford good landing grounds at certain seasons of the year, this information shall be given in black lettering.

When sea-bed contours are of value to the airman, they shall be shown by dotted blue lines, the depths of such sea-bed contours being indicated by figures in black in metres and, if desired, in the national unit of the country publishing the map. The direction of sea currents may, if deemed useful, be shown by blue arrows, the rate being given in kilometres per hour in black figures.

B. GROUND TINTS may be used where the information so given is of value to the airman, a light buff being employed for arid ground, a light green for ground covered with vegetation (2).

C. So far as concerns TOPOGRAPHICAL RELIEF the General Map shall be a hypsometric map, i.e. the successive altitudes shall be indicated by a system of tints, differentiating clearly between successive steps. Contours shall be drawn corresponding to the altitudes of 500, 1,000, 2,000, and 3,000 metres reckoning from mean sea-level. The scale of tints shall comprise three tints (500-1000, 1000-2000 and 2000-3000 metres), no hypsometric tint being employed for regions below 500 metres and above 3,000 metres. Features of importance, which would not be shown by the contours, will be represented conventionally.

D. RAILWAYS shall be in maroon.

On the general Maps a single line shall be used irrespective of the number of tracks ;

On the local Maps a single track shall be indicated by a thin line ; two or more tracks shall be indicated by a thicker line, the actual number of tracks being shown by Roman Numerals in black.

A distinction shall be made between
i. *Railways in use.*
ii. *Railways under construction.*
iii. *Railways abandoned.*

E. LIGHT RAILWAYS shall be shown, in so far as the scale of the map allows, by a thin maroon line, with, if desired, the letter L in black at intervals ; the number of tracks shall not be given. When light railways run along roads, the letter L only may be given, departures from the road being clearly shown.

F. RAILWAY STATIONS shall be in maroon, and shall be indicated on the general Map only when of special importance to the airman. On the local Maps all stations shall be shown, a differentiation being made between stations with a single platform, and stations with two or more platforms.

(1) PLATE I WHICH APPEARS AT THE END OF OFFICIAL BULLETIN NO. 6.
(2) RESOLUTION NO. 238 (O. B. 8, p. 38).

2° *I corsi d'acqua perenni, il cui piano non è stato rilevato ;*
3° *I corsi d'acqua intermittenti, il cui piano è stato rilevato ;*
4° *I corsi d'acqua intermittenti, il cui piano non è stato rilevato.*

Le cascate e le correnti dovranno essere indicate con caratteri neri.

I ponti, i viadotti, le chiuse, le dighe, e gli sbarramenti dovranno essere indicati con segni convenzionali compresi nella Tavola dei segni convenzionali delle informazioni aeronautiche (1).

I terreni soggetti ad inondazioni e le paludi saranno indicati con segni convenzionali distinti. Se qualche zona soggetta alle inondazioni offra, in determinate stagioni dell'anno, buon terreno per l'atterramento, tale indicazione sarà data con caratteri neri.

Le linee batimetriche, quando la conoscenza di esse potrà interessare i navigatori aerei, saranno raffigurate con linee punteggiate azzurre ; la profondità di esse sarà espressa in metri, e, volendo in unità di misura nazionale del paese editore della Carta. La direzione delle correnti marine potrà essere indicata, ove ciò si reputi utile, per mezzo di frecce azzurre, esprimendo la velocità in chilometri per ora con cifre nere.

B. LE TINTE DEL SUOLO potranno essere indicate, se tale indicazione presenterà interesse per i naviganti aerei ; per i terreni aridi sarà impiegata una leggera tinta terra di Siena viva, per i terreni coperti da vegetazione, un colore verde chiaro (2).

C. Per quanto riguarda IL RILIEVO TOPOGRAFICO, la Carta generale sarà una carta ipsometrica ; le altitudini successive saranno quindi indicate con un sistema di tinte che differenziano in modo netto le diverse quote.

Saranno disegnate le curve corrispondenti al livello di metri 500, 1.000, 2 000, e 3.000 sul livello medio del mare. La scala dei colori comprenderà tre tinte (500-1.000, 1.000-2.000 e 2.000-3.000 metri) ; non sarà impiegata alcuna tinta ipsometrica per le regioni di altitudine inferiori a 500 metri, o superiore a 3.000. I particolari caratteristici del rilievo, che non fosse possibile indicare con le curve di livello, saranno rappresentati per mezzo di segni particolari.

D. LE FERROVIE saranno indicate con colore marron.

Sulle carte generali sarà segnata una sola linea, qualunque sia il numero dei binari.

Sulla carta normale, le linee ad un solo binario saranno rappresentate con un tratto sottile, quelle a due o più binari, con un tratto più largo, indicando con una cifra romana in nero il numero dei binari.

Sarà fatta distinzione fra :
1° *Le ferrovie in esercizio ;*
2° *Le ferrovie in costruzione ;*
3° *I binari di ferrovie abbandonate.*

E. LE FERROVIE A SCARTAMENTO RIDOTTO per quanto la scala della carta lo permetta, saranno indicate con un sottile tratto marron, ripetendo ad intervalli, se si vuole, la lettera L in nero ; il numero dei binari non sarà indicato. Per le ferrovie a scartamento ridotto che si trovino lungo le strade, potrà essere segnata la sola lettera L, indicando con esattezza la posizione in cui il binario si discosta dalla strada.

F. LE STAZIONI FERROVIARIE saranno in marron, e saranno indicate sulla Carta generale solo se esse presentino per i navigatori aerei interesse speciale. Sulla Carta normale saranno segnate tutte le stazioni, distinguendo quelle ad una sola banchina, da quelle a due o più banchine.

(1) TAVOLA I INSERITA DOPO L'ULTIMA PAGINA DEL BOLLETTINO UFFICIALE N° 6.
(2) RISOLUZIONE N° 238 (B. U. 8, p. 38).

G. LES TRAMWAYS seront indiqués, autant que l'échelle de la carte le permettra, par un trait marron fin, avec, si on le désire, la lettre T en noir. Le nombre de voies ne sera pas donné. Lorsque des tramways se trouveront le long des routes, la lettre T pourra être portée seule, les endroits où la voie quitte la route étant nettement indiqués

H. LES LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES, lorsqu'elles seront indiquées, seront en pointillé marron. L'existence de lignes télégraphiques le long des voies ferrées sera présumée. LES LIGNES AÉRIENNES qui ne suivront pas des voies ferrées ou des tramways pourront être indiquées, autant que l'échelle le permettra, par le signe conventionnel employé pour les lignes télégraphiques avec, en plus, la lettre P en noir, de distance en distance.

I. LES ROUTES seront d'une couleur dérivée du jaune. Elles ne seront pas divisées en classes, mais les routes spécialement susceptibles de guider les navigateurs aériens pourront être accentuées soit par une couleur plus soutenue, soit par un trait plus large. Les PISTES seront représentées par des traits interrompus.

J. LES VILLES, VILLAGES ET BATIMENTS seront portés en vermillon ; autant que l'échelle de la carte le permettra, le véritable contour et les principales artères des villes ou des villages seront indiqués.

K. LES FORÊTS, LES VERGERS, LES BOIS, LES HOUBLONNIÈRES, LES VIGNES, LES PLANTATIONS, ETC. lorsqu'ils seront représentés, seront indiqués en vert ; une teinte plate sera employée pour les forêts et les bois épais, un feuillé plus ou moins serré pour les bois clairsemés. Lorsque la teinte plate verte risquerait de masquer la valeur des teintes hypsométriques, on emploiera le feuillé.

L. LES DÉSERTS DE SABLE, LES SABLES MOUVANTS, LES DUNES DE SABLE ET LES BANCS DE SABLE seront indiqués par des signes particuliers.

M. LES FALAISES, LES ROCHERS, LES CARRIÈRES seront indiqués par des signes particuliers.

N. Toute la LETTRE sera en noir ou d'une couleur foncée.

Tous les renseignements aéronautiques seront indiqués en noir, les caractères étant nettement distincts de ceux utilisés pour tous autres renseignements.

4. SIGNES CONVENTIONNELS AÉRONAUTIQUES.

Tous les renseignements aéronautiques seront indiqués en noir.

5. ABRÉVIATIONS A EMPLOYER POUR LES CARACTÉRISTIQUES DES FEUX AÉRIENS ET MARITIMES

Les abréviations à employer seront indiquées sur le Tableau des signes conventionnels.

6. TOPONYMIE

En ce qui concerne la toponymie, on adoptera les règles en usage pour la Carte internationale du monde au millionième. L'inscription des noms topographiques en langue nationale seule pourra suffire lorsque l'indication fournie ne présentera pas d'intérêt au point de vue de la navigation aérienne internationale.

7. DIVERS

Des roses de relèvements vrais et magnétiques pourront être dessinées sur les cartes en projection de Mercator, lorsque leur figuration ne masquera pas le détail.

Des rapporteurs marginaux, géographiques ou magnétiques, pourront être indiqués si on le désire.

G. TRAMWAYS shall be shown, in so far as the scale of the map allows, by a thin maroon line with, if desired, the letter T in black. The number of tracks shall not be shown. When tramways run along roads, the letter T only may be given, departures from the road being clearly shown.

H. TELEGRAPH LINES, when shown, shall be dotted in maroon. The existence of telegraph lines along railways shall be assumed. OVERHEAD POWER LINES not following railways or tramways, may be indicated as far as the scale permits by the conventional sign for telegraph lines, with the addition of the letter P in black at intervals.

I. ROADS shall be of a colour based on yellow. They shall not be divided into classes, but roads of special value as guides to the airman may be accentuated either by strengthening the colour or by increasing the width.

TRACKS shall be in broken line.

J. TOWNS, VILLAGES AND BUILDINGS shall be in scarlet : in so far as the scale permits, the true outline and main arteries of a town or village shall be shown.

K. FORESTS, ORCHARDS, WOODS, HOP FIELDS, VINEYARDS, PLANTATIONS, ETC. when shown, shall be in green ; thick forests and woods shall be shown solid, a green stipple being employed, and varied, to show areas less thickly covered with trees. Where solid green will detract from the value of the hypsometric tints stipple shall be used.

L. SANDY DESERT, DRIFTED SAND, SAND DUNES AND SAND BANKS shall be shown conventionally.

M. CLIFFS, ROCKS, AND QUARRIES shall be shown conventionally.

N. All LETTERING shall be in black or a dark colour.

All aerial information shall be shown in black, in a lettering quite distinct from that employed for any other information.

4. AERIAL CONVENTIONAL SIGNS.

All aerial information shall be shown in black.

5. ABREVIATIONS TO BE USED IN THE DESCRIPTION OF AERIAL AND MARINE LIGHTS

The abbreviations to be employed are shown on the Table of Conventional Signs.

6. SPELLING AND TRANSLITERATION OF NAMES

As regards the spelling and transliteration of names the rules in use on the International 1/1,000,000 Map shall be adopted. The inscription of topographical names in the national language only will be sufficient when the information given has no importance from the point of view of international air navigation.

7. MISCELLANEOUS

Compass Roses shall be shown on maps on Mercator's projection, where the indication of such Roses does not result in the obliteration of detail.

True and Magnetic Marginal Protractors may be shown if desired.

G. I TRAMWAYS per quanto la scala della carta lo permetta, saranno indicati da un tratto marron, con le lettere T in nero, se si vuole. Il numero dei binari non sarà indicato. Per i tramways che si trovino lungo le strade ordinarie, potrà essere segnata la sola lettera T, indicando con esattezza le posizioni in cui il binario si discosta dalla strada.

H. LE LINEE TELEGRAFICHE quando saranno indicate, lo saranno in punteggiato marron. Si presumerà che lungo le strade ferrate esistano linee telegrafiche. I CAVI AEREI che non seguano le linee ferroviarie o tranviarie, potranno essere indicati, per quanto la scala della carta lo permetta, per mezzo del segno convenzionale impiegato per indicare le linee telegrafiche, con, in più, la lettera P in nero, ripetuta ad intervalli.

I. LE STRADE saranno indicate con un colore derivato dal giallo. Non saranno divise in classi, ma quelle specialmente idonee a guidare i navigatori aerei potranno essere messe in evidenza sia per mezzo di un colore più deciso, sia per mezzo di un tratto più largo. I SENTIERI saranno rappresentati con tratti interrotti.

J. LE CITTÀ, I VILLAGGI ED I FABBRICATI saranno segnati con colore vermiglio; il vero contorno e le principali arterie delle città o dei villaggi saranno indicati, per quanto la scala della carta lo permetta.

K. LE FORESTE, I FRUTTETI, I BOSCHI, I TERRENI COLTIVATI A LUPOLI LE VIGNE, LE COLTIVAZIONI, ECC. quando saranno indicati, lo saranno con colore verde; sarà impiegato un colore uniforme per le foreste e per i boschi fitti, un tratteggio più o meno fitto per i boschi radi. Nei casi in cui il colore verde uniforme possa rendere incerto il valore delle tinte ipsometriche, si farà uso del tratteggio.

L. I DESERTI DI SABBIA, LE SABBIE MOBILI, LE DUNE ED I BANCHI DI SABBIA saranno indicati con segni particolari

M. I MASSI ROCCIOSI, LE ROCCE, LE CAVE DI PIETRA saranno indicati con segni particolari.

N. Tutte le PAROLE saranno stampate in nero; o con altro colore oscuro

Tutte le informazioni aeronautiche saranno stampate in nero, con caratteri nettamente distinti da quelli impiegati per tutte le altre informazioni.

4. SEGNI CONVENZIONALI AERONAUTICI.

Tutte le informazioni aeronautiche saranno stampate in nero.

5. ABBREVIAZIONI DA IMPIEGARE PER LE CARATTERISTICHE DEI FARI AEREI E MARITTIMI

Le abbreviazioni saranno indicate nella Tavola dei segni convenzionali.

6. TOPONIMIA

Per quanto riguarda la toponimia, si adotteranno le regole in uso per la carta del mondo al milionesimo. La inscrizione dei nomi topografici nella sola lingua nazionale sarà sufficiente, quando l'indicazione fornita non presenti speciale interesse per la navigazione aerea internazionale.

7. VARIE

Sulle carte in proiezione Mercatore potranno essere segnate rose dei venti, quando la loro figurazione non nasconda i particolari della carta.

Sui margini, potranno essere segnati rapportatori geografici o magnetici.

ANNEXE G

CENTRALISATION ET DISTRIBUTION DES RENSEIGNEMENTS MÉTÉOROLOGIQUES

SECTION I

CLASSIFICATION DES RENSEIGNEMENTS

Les renseignements météorologiques nécessaires à la navigation aérienne, visés à l'article 35, a), de la Convention, peuvent être, d'une manière générale, divisés en trois catégories, savoir :

a) Renseignements climatologiques (1) basés sur les observations météorologiques antérieures analysées et résumées pour montrer le temps éprouvé pendant une longue période dans un lieu donné ou dans une région donnée.

b) Renseignements courants (2), basés sur les messages d'observations, transmis à une station centrale par télégraphie ou téléphonie, avec ou sans fil, et sur les observations faites par cette station elle-même. Ces renseignements donnent un aperçu des conditions existantes aux postes d'observations. Il y a deux sortes de renseignements courants :

1. Les renseignements nécessaires à l'élaboration des cartes synoptiques.

2. Les renseignements nécessaires au fonctionnement des lignes aériennes.

c) Prévisions (3) ; c'est-à-dire états faisant connaître les conditions météorologiques probables pour un certain laps de temps ou pour une heure déterminée postérieure au moment où elles sont transmises. Il y a deux sortes de prévisions d'importance pour la navigation aérienne :

1. Des prévisions générales s'appliquant à une région étendue et habituellement pour une période de vingt-quatre à trente-six heures ;

2. Des prévisions détaillées à plus courte échéance pour les voies aériennes.

SECTION II

ECHANGE DES RENSEIGNEMENTS

A. Renseignements climatologiques.

1. Les renseignements de base concernant la pression, la température, le vent et le temps, sont fournis par des résumés mensuels et annuels publiés par les différents services météorologiques autant que possible dans la forme recommandée par le Comité Météorologique International.

2. En outre, les résumés ci-après, d'une grande importance pour la navigation aérienne, seront préparés pour chaque mois de l'année, par les soins de chaque État contractant, avec les observations faites dans certaines stations météorologiques spécialement choisies. Ces résumés indiqueront :

---

1. Les renseignements climatologiques sont utiles :

(a) pour le choix des voies aériennes,

(b) pour indiquer les variations pouvant se produire pendant le jour, pendant l'année et suivant le lieu et l'altitude, dans les conditions météorologiques intéressant le vol des aéronefs,

(c) pour indiquer les endroits sur lesquels des stations devraient être établies pour fournir des renseignements courants.

2. Les renseignements courants sont utiles :

(a) aux entreprises de navigation aérienne et aux pilotes ou navigateurs ;

(b) aux météorologistes chargés de la préparation des prévisions.

3. Les prévisions sont utiles aux entreprises de navigation aérienne et aux pilotes et navigateurs.

ANNEX G

COLLECTION AND DISSEMINATION OF METEOROLOGICAL INFORMATION

SECTION I

CLASSIFICATION OF INFORMATION

The meteorological information necessary to aerial navigation referred to in Article 35 (a) of the Convention, may be divided, in a general way, into three categories, viz :

a) Climatological information (1) which is based upon past meteorological records analysed and summarised to show the weather which is experienced in the long run at a given place or in a given area.

b) Current information (2) which is based upon reports of observations transmitted to a central station by wireless, or ordinary telegraphy or telephony, and upon observations made at the centre itself. Such information gives a survey of the existing conditions at the observing stations. Current information may be divided into two categories, viz. :

1. Information necessary for the preparation of synoptic charts.

2. Information necessary for the working of airways.

c) Forecasts (3) which are statements of the meteorological conditions anticipated during a period of time or for an epoch of time subsequent to the time of their issue. There are two kinds of forecasts of importance for air navigation, viz. :

1. General forecasts relating to an extensive area and usually for a period of 24 to 36 hours.

2. Detailed short period forecasts relating to airways.

SECTION II

EXCHANGE OF INFORMATION

A. Climatological information.

1. The fundamental information as regards pressure, temperature, wind and weather, is furnished by the published monthly and annual summaries issued by the various meteorological services as far as possible in the form recommended by the International Meteorological Committee.

2. The following summaries, of great importance for aerial navigation, should be prepared for each month of the year by each Contracting State, from the observations made at a selection of meteorological stations. These summaries will show :

---

1. Climatological information is required:

(a) in connection with the selection of airways.

(b) for indicating the variation of the meteorological conditions affecting flight during the day and the year and with the place and altitude.

(c) for indicating the places at which stations should be established for furnishing current information.

2. Current information is required :

(a) for the guidance of aviation companies and for the pilots or navigators,

(b) for the meteorologists responsible for the preparation of forecasts.

3. Forecasts are required for the guidance of aviation companies and for the pilots and navigators.

ALLEGATO G

RACCOLTA E DIFFUSIONE DELLE INFORMAZIONI METEOROLOGICHE

SEZIONE I

CLASSIFICAZIONE DELLE INFORMAZIONI

Le informazioni meteorologiche, necessarie alla navigazione aerea, previste dall'articolo 35,a) della Convenzione, possono essere, in modo generale, divise in tre categorie, cioè :

a) Informazioni climatologiche (1), basate sulle osservazioni meteorologiche anteriori, analizzate e riassunte per illustrare il tempo verificatosi, durante un lungo periodo, in un dato luogo od in una data regione :

b) Informazioni correnti (2), basate sui bollettini di osservazione, trasmessi ad una stazione centrale, mediante telegrafia o telefonia, con o senza filo, e sulle osservazioni fatte nella stazione medesima. Queste informazioni forniscono un accenno delle condizioni esistenti nelle stazioni di osservazione. Vi sono due specie di informazioni correnti :

1. Le informazioni necessarie alla elaborazione delle carte sinottiche ;

2. Le informazioni necessarie al funzionamento delle linee aeree ;

c) Previsioni (3), cioè descrizioni atte a far conoscere le condizioni meteorologiche probabili per un certo lasso di tempo, o per un'ora determinata. Vi sono due specie di previsioni che hanno importanza per la navigazione aerea :

1. Previsioni generali riferentisi ad una regione estesa ed abitualmente per un periodo da 24 a 36 ore.

2. Previsioni particolareggiate a più corta scadenza per la rotta aerea.

SEZIONE II

TRASMISSIONE DELLE INFORMAZIONI

A. Informazioni climatologiche.

1. Le informazioni di base riguardanti la pressione, la temperatura, il vento ed il tempo, sono fornite da riassunti mensili ed annuali pubblicati dai vari servizi meteorologici, per quanto è possibile nella forma raccomandata dal Comitato Meteorologico Internazionale.

2. Inoltre verranno preparati, a cura di ogni Stato contraente, avvalendosi delle osservazioni fatte in alcune stazioni meteorologiche specialmente prescelte, e per ogni mese dell'anno, i riassunti che seguono e che hanno una grande importanza per la navigazione aerea. Detti riassunti indicheranno :

---

1. Le informazioni climatologiche sono utili ai seguenti fini :

(a) Scelta delle rotte aeree.

(b) Per indicare le variazioni giornaliere che si possono produrre, durante l'anno e dipendentemente dal luogo e dall'altezza, nelle condizioni meteorologiche interessanti il volo delle aeronavi.

(c) Per indicare le località nelle quali si dovrebbero istituire delle stazioni, onde fornire le informazioni correnti.

2. Le informazioni correnti sono utili :

(a) Alle compagnie di navigazione aerea ed ai piloti o naviganti.

(b) Ai meteorologisti incaricati della preparazione delle previsioni.

3. Le previsioni sono utili alle compagnie di navigazione aerea ed ai piloti e ufficiali di rotta.

a) La fréquence à chaque station des différents degrés de visibilité horizontale au moins trois fois par jour : le matin, vers midi et à la fin de l'après-midi ;

b) La fréquence à chaque station des différentes hauteurs de la base des nuages, aux mêmes moments que ceux choisis pour la visibilité ;

c) La fréquence à chaque station des vents de différentes directions et de différentes vitesses, au sol et à des hauteurs de 500, 1.000, 2.000 et 3.000 mètres.

Ces résumés seront préparés dans les formes et pour les hauteurs et limites indiquées dans l'Appendice G1 et seront échangés par l'intermédiaire de la Commission Internationale de Navigation Aérienne.

Il importe surtout d'établir ces résumés dans les pays où aucune ligne n'a encore été établie, de façon que des renseignements climatologiques concis puissent être obtenus pour l'établissement des lignes aériennes au-dessus de ces pays dès que le besoin s'en fera sentir.

3. En outre, il est recommandé à chaque État contractant de publier un « guide », conçu dans un esprit essentiellement pratique, à l'usage des navigateurs aériens, présentant sous une forme très accessible une synthèse des renseignements d'ordre climatologique utiles pour la navigation aérienne. Le guide comporterait également un « indicateur » donnant la liste de tous les renseignements météorologiques qui sont tenus à la disposition des navigateurs aériens, aux différentes heures, dans les différents pays (1).

B. Renseignements courants.

1. Les observations auront lieu aux heures fixées par accord international et leur centralisation sera faite dans les centres régionaux ou nationaux. Les messages à échanger en vue de la préparation des cartes synoptiques devront être transmis par télégraphie sans fil aux heures fixées par accords internationaux. Les messages devant servir à des lignes aériennes déterminées seront transmis par télégraphie sans fil aux heures fixées par accord entre les services nationaux intéressés. Les émissions devront être faites de telle sorte que les messages puissent servir au personnel de l'aviation et des services météorologiques, avec le moins de retards, de doubles emplois ou de chevauchements.

2. Les messages devront, autant que possible, être rédigés dans la forme et suivant les Codes spécifiés par le Comité Météorologique International. Les Codes recommandés actuellement figurent à l'Appendice G2. La forme symbolique des messages et les Codes indiquent la nature des renseignements à fournir.

3. Les renseignements courants transmis à titre spécial aux aéronefs en vol devront être fournis soit en clair, soit suivant le Code abrégé qui figure à l'Appendice G3. Si des renseignements par Code sont demandés par un météorologiste ou un navigateur à bord d'un aéronef, ils devront, autant que possible, être fournis suivant l'un des Codes de l'Appendice G2.

4. La publication des renseignements courants sur les aérodromes fait l'objet de la Section III ci-après.

C. Prévisions.

Le Code pour l'échange international des prévisions à courte échéance sur une voie aérienne figure à l'Appendice G10. La période couverte par ces prévisions dépendra de la longueur des vols à effectuer et de la précision avec laquelle les services météorologiques pourront prévoir le temps : il est désirable que cette période soit plus longue que la durée normale du trajet sans escale.

a) The frequency of occurrence at each station of the different degrees of horizontal visibility for at least three different times a day, one in the morning, one near midday and one in the late afternoon.

b) The frequency of occurrence at each station of the different heights of base of cloud for the same times as those selected for visibility.

c) The frequency of occurrence at each station of winds of different directions and speeds at the surface and at heights of 500, 1.000, 2.000 and 3,000 metres.

These summaries should be prepared in the forms and for the heights and limits shown in Appendix G1 and should be exchanged through the International Commission for Air Navigation.

It is particularly important that these summaries should be prepared in those countries where no airway has yet been established, in order that concise climatological information may be available for the establishment of airways over these countries as the need for them arises.

3. Further, each Contracting State is recommended to publish a "guide" conceived on lines which are essentially practical for use by airmen, presenting in a very convenient form a synthesis of climatological information useful for air navigation. The guide should also contain a table giving a list of meteorological information at the disposal of airmen at different times in the different countries (1).

B. Current Information.

1. The observations should be made at hours fixed by international agreement and should be collected at regional or national centres. The reports to be exchanged in connection with the preparation of synoptic charts should be issued by wireless telegraphy at times fixed by international agreement. The reports for use on airways should be issued by wireless telegraphy at times fixed mutually by the States concerned. The issues should be made in such a way that the reports may be available to the personnel of the aviation and meteorological services with the least possible delay, duplication or interference.

2. The reports should be drawn up, as far as possible, in the form and according to the codes specified by the International Meteorological Committee. The codes recommended at present are given in Appendix G2. The symbolic form of the reports and the codes indicate the nature of the information required.

3. Current information specially supplied to aircraft in flight should be either in clear or in the abbreviated code given in Appendix G3. If coded information is required by a meteorologist or a navigator on board an aircraft, it should be furnished, as far as possible, in one of the codes of Appendix G2.

4. The exhibition of current information at aerodromes is dealt with in Section III below.

C. Forecasts.

The code for international exchange of short period forecasts on an airway appear in Appendix G10. The period covered by such forecasts will depend upon the length of the flights to be made and upon the precision with which the meteorological services can foretell the weather : it is desirable that such period should be longer than the normal duration of the flight without landing.

a) La frequenza ad ogni stazione dei differenti gradi di visibilità orizzontale, almeno tre volte al giorno : al mattino, verso mezzogiorno ed alla fine del pomeriggio.

b) La frequenza ad ogni stazione delle differenti altezze della base delle nubi, agli stessi istanti prescelti per la visibilità.

c) La frequenza ad ogni stazione dei venti di differenti direzioni e di differenti velocità, al suolo ed a delle altezze di 500, 1000, 2000 e 3000 metri.

Questi riassunti saranno preparati nelle forme e per le altezze ed i limiti indicati nell'appendice G1, e saranno scambiati pel tramite della Commissione Internazionale di Navigazione Aerea.

Interessa soprattutto di stabilire questi riassunti nei paesi nei quali non è stata finora istituita alcuna linea aerea, di guisa che si possano ottenere delle informazioni climatologiche concise, utilizzabili per l'impianto di linee aeree al disopra di questi paesi, appena che la necessità se ne faccia sentire.

3. Inoltre, si raccomanda ad ogni Stato contraente di pubblicare una "Guida" concepita con spirito essenzialmente pratico, ad uso dei navigatori aerei, presentante, sotto una forma assai accessibile, una sintesi delle informazioni di ordine climatologico, utili per la navigazione aerea. La guida dovrebbe contenere anche un « indicatore » contenente la lista di tutte le informazioni meteorologiche che sono messe a disposizione dei navigatori aerei, alle diverse ore, nei vari paesi (1).

B. Informazioni correnti.

1. Le osservazioni avranno luogo alle ore fissate mediante accordi internazionali, ed il loro accentramento sarà fatto nei centri regionali o nazionali. I bollettini da inoltrare in vista della preparazione delle carte sinottiche, dovranno essere trasmessi mediante radiotelegrafia alle ore fissate in base ad accordi fra i servizi nazionali interessati. I bollettini che dovranno servire a delle linee aeree determinate saranno trasmessi mediante radiotelegrafia alle ore stabilite da accordi internazionali. Le emissioni dovranno essere eseguite in modo tale che i bollettini possano servire al personale dell'aviazione ed ai servizi meteorologici, col minimo di ritardo, di doppio impiego o di sovrapposizione.

2. I bollettini dovranno, per quanto è possibile, essere redatti nella forma e secondo i cifrari specificati dal Comitato Meteorologico Internazionale. I cifrari raccomandati attualmente figurano nell'appendice G2. La forma simbolica dei messaggi ed i cifrari indicano la natura delle informazioni da fornire.

3. Le informazioni correnti, trasmesse a titolo speciale alle aeronavi in volo dovranno essere fornite sia in chiaro, sia secondo il Cifrario abbreviato che figura nell'Appendice G3. Se un'informazione cifrata viene domandata da un meteorologista od un navigatore a bordo di un aeromobile, essa dovrà, per quanto è possibile, essere fornita secondo uno dei cifrari dell'appendice G2.

4. L'esposizione delle informazioni correnti negli aerodromi forma oggetto della Sezione III che segue.

C. Previsioni.

Il cifrario per lo scambio internazionale delle previsioni a breve scadenza su di una rotta aerea trovasi nell' Appendice G10. Il periodo coperto da queste previsioni dipenderà dalla lunghezza dei voli da effettuare e dalla precisione con la quale i servizi meteorologici potranno prevedere il tempo : è desiderabile che detto periodo sia più longo della durata normale del percorso senza scalo.

---

(1) RÉSOLUTION N° 515 (B. O. 18, p. 27).

(1) RESOLUTION No 515 (O. B. 18, p. 27).

(1) RISOLUZIONE N° 515 (B. U. 18, p. 27).

SECTION III

PRÉSENTATION ET COMMUNICATION SUR LES AÉRODROMES DES RENSEIGNEMENTS MÉTÉOROLOGIQUES

Les renseignements météorologiques suivants seront à la disposition des intéressés.

1. Une carte synoptique montrant la situation météorologique générale sur une zone étendue au moment de l'observation synoptique la plus récente (Appendice G4).

2. Des prévisions spéciales sur le temps au sol et en altitude le long des différentes voies aériennes partant de l'aérodrome. Ces prévisions mettront en évidence les phénomènes qui menacent la sécurité de la navigation aérienne, tels que les orages, les grains, le brouillard, le danger de dépôt de glace à certaines altitudes.

Il est, en outre, recommandé d'afficher également les prévisions que les services étrangers auront transmises pour la portion des routes au-dessus de leur territoire.

3. Les avertissements de variations brusques (Appendice G7).

4. Les observations du vent en altitude effectuées par les stations situées le long et à proximité des voies aériennes.

5. Les renseignements courants donnés :

a) par une ou plusieurs cartes schématiques couvrant la zone s'étendant jusqu'aux aérodromes à atteindre sans escale. Ces cartes donneront la visibilité, les nuages, l'état du temps, le vent au sol et en altitude. Les renseignements y seront indiqués au moyen de signes appropriés (Appendice G5).

b) par tableaux conformes au modèle donné dans l'Appendice G6.

6. Des corrections altimétriques (Appendice G9).

SECTION III

EXHIBITION AND SUPPLY OF METEOROLOGICAL INFORMATION AT AERODROMES

The following meteorological information will be made available :

1. A synoptic chart showing the general meteorological situation over a wide area at the time of the latest synoptic observation (Appendix G4).

2. Special forecasts of the weather at the surface and in the upper air along the different airways starting from the aerodrome. These forecasts will give prominence to phenomena affecting the safety of air navigation, such as thunderstorms, squalls, fog and the danger of ice formations at certain altitudes.

It is furthermore recommended that the forecasts which foreign services have transmitted in respect of the portion of the route above their territory should also be exhibited.

3. Warnings of sudden changes (Appendix G7).

4. Upper wind observations made by stations situated along or in the vicinity of airways.

5. Current information given .

(a) By one or more skeleton maps covering the area to the aerodromes to which flights are made without landing. The maps should give the visibility, clouds, weather, wind on the ground and upper wind. The information should be shown by suitable symbols (Appendix G5).

(b) By tables according to the scheme shown in Appendix G6.

6. Corrections to altimeter readings (Appendix G9).

SEZIONE III

ESPOSIZIONE E COMMUNICAZIONE NEGLI AERODROMI DELLE INFORMAZIONI METEOROLOGICHE

Le informazioni meteorologiche seguenti saranno a disposizione degli interessati :

1. Una carta sinottica mostrante la situazione meteorologica generale su una zona estesa al momento dell'osservazione sinottica più recente (Appendice G4).

2. Le previsioni speciali sopra lo stato del tempo al suolo e quello superiore lungo le differenti rotte aeree partenti dallo aeroporto. Dette previsioni metteranno in evidenza i fenomeni che minacciano la sicurezza della navigazione aerea, quali i temporali, le grandinate, la nebbia, il pericolo di deposito di ghiaccio per certe altitudini. È inoltre raccomandato d'affiggere ugualmente le previsioni che i servizi esteri avranno trasmesse per le parti delle rotte passanti al di sopra del loro territorio.

3. Gli avvertimenti delle variazioni brusche (Appendice G7).

4. Le osservazioni del vento in altitudine effettuate dalle stazioni situate lungo le rotte aeree e in prossimità di esse.

5. Le informazioni correnti date .

a) da una o più carte schematiche copienti la zona che si estende sino agli aeroporti da raggiungersi senza scalo. Queste carte forniranno la visibilità, le nubi, lo stato del tempo, il vento al suolo e quello superiore. Le informazioni vi saranno indicate per mezzo di segni appropriati (Appendice G5).

b) da quadri conformi al modello dato dall' Appendice G6.

6. Le correzioni altimetriche (Appendice G9)

SECTION IV

ORGANISATION MÉTÉOROLOGIQUE DES VOIES AÉRIENNES INTERNATIONALES (1)

1. En vue de donner des renseignements précis sur le temps du moment, des postes météorologiques de renseignements devront être établis le long et dans le voisinage d'une voie aérienne et spécialement dans les endroits qui présentent des conditions particulières de visibilité et de formations nuageuses à basses altitudes.

Lorsqu'une voie aérienne établie au-dessus du territoire d'un Etat contractant passe à proximité d'un autre Etat contractant, sans le survoler, ce dernier devra, dans la mesure du possible, coopérer à la protection de cette voie par la fourniture de renseignements météorologiques spéciaux concernant la région s'étendant, en principe, à une distance de la ligne estimée aux trois quarts du chemin parcouru normalement sans escale sur cette partie de la route aérienne.

2. Les échanges de renseignements devront être faits promptement, aussi fréquemment qu'il est nécessaire, étant donné le climat de la route considérée, et, autant que possible, en utilisant les Codes indiqués aux Appendices. Les échanges internationaux seront normalement effectués par télégraphie sans fil, bien que la centralisation nationale des renseignements puisse se faire par télégraphie ou téléphonie, avec ou sans fil, ou par une combinaison de ces méthodes.

3. Des météorologistes devront être attachés à des aérodromes raisonnablement espacés le long des routes aériennes, pour fournir au personnel aéronautique les renseignements courants et les prévisions du temps le long de la route aérienne jusqu'aux prochains aérodromes de la même catégorie.

SECTION IV

METEOROLOGICAL ORGANISATION ON INTERNATIONAL AIRWAYS (1)

1. In order to give adequate information of existing weather, meteorological reporting stations should be established along and in proximity to an airway and particularly at places having special conditions of visibility and low cloud.

When an airway over a Contracting State passes close to another Contracting State without crossing it, the latter State shall co-operate, as far as possible, in the protection of such airway by furnishing special meteorological information relating to the region extending in principle to a distance from the airway equal to three quarters of the distance normally flown without landing, on the portion in question of the airway.

2. Exchange of information should be made promptly and as frequently as necessary having regard to the climate of the airway concerned and, as far as possible, in the codes indicated in the Appendices. International exchange will normally be effected by wireless telegraphy, though the national centralisation of reports may be made by wireless, or ordinary, telegraphy or telephony or by a combination of these methods.

3. Meteorologists should be stationed at aerodromes at reasonable intervals along an airway to supply to the aviation personnel current information and forecasts of conditions along the airway to the next aerodromes of the same class.

SEZIONE IV

ORGANIZZAZIONE METEOROLOGICA DELLE ROTTE AEREE INTERNAZIONALI (1)

1. Allo scopo di fornire informazioni precise sul tempo in atto, si dovranno istituire delle stazioni meteorologiche d'informazione lungo e nella vicinanza di una rotta aerea, e specialmente nei punti che presentano delle condizioni particolari di visibilità e delle formazioni nuvolose a bassa quota.

Allorchè una rotta aerea, stabilita al di sopra del territorio di uno Stato contraente, passa in prossimità di un altro Stato contraente, senza sorvolarlo, quest'ultimo dovrà, nel limite del possibile, cooperare alla protezione di questa rotta, col fornire informazioni meteorologiche speciali concernenti la regione che si estende, di massima, ad una distanza dalla linea stimata ai tre quarti del cammino, percorso normalmente senza scalo su quesa parte della rotta.

2. L'inoltro delle informazioni dovrà essere fatto prontamente, e con la frequenza che sarà resa necessaria dato il clima della rotta considerata e, per quanto è possibile, utilizzando i Cifrari indicati nelle Appendici. Gli scambi internazionali verranno normalmente effettuati mediante radiotelegrafia, sebbene l'accentramento nazionale delle informazioni si possa fare mediante telegrafia o telefonia, con o senza filo, o mediante la combinazione di questi metodi.

3. Dei meteorologisti dovranno essere dislocati nelli aeroporti razionalmente scaglionati lungo le rotte aeree, per fornire al personale aeronautico le informazioni correnti e le previsioni del tempo lungo la rotta aerea, fino ai prossimi aerodromi della stessa categoria.

---

(1) Note : Une nouvelle étude de cette Section est en cours ; elle est notamment destinée à faire ressortir l'importance des prévisions.

(1) Note : A further study of this Section is in progress ; it is destined particularly to emphasise the importance of forecasts.

(1) Nota : Un nuovo studio di questa Sezione è in corso ; esso è specialmente destinato a far risaltare l'importanza delle previsioni.

4. En vue de faciliter au personnel aéronautique la consultation des renseignements météorologiques, la publication en clair des renseignements devra être faite d'une manière uniforme, en se conformant aux indications contenues dans les Appendices G1, G5 et G6.

5. Les renseignements courants les plus importants pour l'aviation sur une route aérienne internationale sont les renseignements relatifs à l'état du temps (présent et passé) à la visibilité, aux nuages et à leur altitude, au vent (au sol et en altitude).

6. Des messages sur les phénomènes violents et brusques qui menacent la sécurité de la navigation aérienne, tels que les orages, les grains, les brouillards et des messages sur les améliorations du temps lorsque celui-ci aura auparavant menacé la sécurité de la navigation aérienne devront être immédiatement transmis aux aérodromes intéressés et aux aéronefs en vol ; ces messages devront être fournis, non seulement par les postes situés sur une route aérienne, mais aussi par les postes qui la couvrent à une distance égale, en principe, aux trois quarts du chemin parcouru normalement sans escale. La transmission aux aérodromes se fera, autant que possible, suivant le Code figurant à l'Appendice G2. La transmission aux aéronefs se fera en clair.

7. Des dispositions seront prises pour établir, là où cela sera nécessaire, des signaux au sol pour indiquer les conditions météorologiques existant en d'autres points de la voie aérienne. On utilisera le Code de l'Appendice G4 et, autant que possible, le système de panneaux prévu dans cet Appendice.

8. Les stations situées sur les montagnes ou dans leur voisinage, devront faire des observations spéciales de nébulosité et de visibilité. Ces observations seront transmises immédiatement après les groupes mentionnés à l'Appendice G2 en un groupe de chiffres précédé du mot de Code « Mont ». Elles contiendront tous renseignements concernant la nébulosité sur les montagnes ou dans leur voisinage, ainsi que la nébulosité ou le brouillard au-dessous du poste d'observation. Elles indiqueront également les changements observés dans la nébulosité au cours de la période précédant immédiatement l'heure de l'observation.

9. Des dispositions devront également être prises en vue de la transmission au personnel de l'aviation dans les principaux aérodromes de renseignements relatifs aux corrections à apporter, en raison des variations de pression barométrique, aux indications données par l'altimètre en divers points le long de la route aérienne allant jusqu'au prochain aérodrome vers lequel des vols sont effectués sans atterrissage. Ces renseignements devront être transmis conformément aux stipulations de l'Appendice G9.

Note — Les renseignements météorologiques fournis conformément aux stipulations de cette Annexe seront établis en unités du système C. G. S. ou dérivées.

4. To assist the aviation personnel in the ready interpretation of the reports, provision should be made for the exhibition of the information in clear in a uniform manner in accordance with the provisions of Appendices G1, G5, G6.

5. The most important current information for aviation on an international airway is information relative to the state of the weather (past and present) the visibility, the cloud and its height, and the wind at the surface and at different heights.

6. Reports of violent and sudden phenomena which threaten the safety of air navigation, such as thunderstorms, squalls, fogs, and reports of improvements of weather when the conditions have been such as to threaten the safety of air navigation, should be transmitted immediately to the aerodromes concerned and to aircraft in flight ; these reports should be made not only from stations situated along an airway, but also from stations covering it at a distance equal in principle to three-quarters of the distance normally flown without landing. The transmission to aerodromes will be effected as far as possible in the Code which appears in Appendix G2. The transmission to aircraft will be made in clear.

7. Arrangements should also be made for the exhibition, where necessary, of ground signals to indicate the meteorological conditions existing at other places along the airway. The code of Appendix G4 and, as far as possible, the system of panels referred to in that Appendix, should be used.

8. Stations situated on or in proximity to mountains should make special observations of cloud and visibility. These observations should be transmitted immediately after the groups of Appendix G2 in a group of figures preceded by a code word "Mont". They should contain information about the cloud on or near the summits of the mountains and of the cloud or fog below the station of observation. They should also indicate the changes in the cloud which have been observed during the period immediately preceding the hour of observation.

9. Arrangements should also be made for the issue to the aviation personnel at the principal aerodromes of information regarding the corrections to be applied, in consequence of the variations of barometric pressure, to the altimeter readings at various points along the airway as far as the next aerodrome to which flights are made without landing. Such information shall be issued in accordance with the provisions of Appendix G9.

Note. — The meteorological information furnished under the provisions of this Annex should be given in units of the C. G. S. system or derived units.

4. Nell'intento di facilitare al personale aeronautico la consultazione delle informazioni meteorologiche, la pubblicazione in chiaro delle informazioni dovrà essere fatta in modo uniforme, conformandosi alle indicazioni contenute nelle Appendici G1, G5, e G6.

5. Le informazioni correnti più importanti per l'aviazione su di una rotta aerea internazionale, sono quelle relative allo stato del tempo (presente e passato), alla visibilità, alle nubi ed alla loro altezza, al vento (al suolo ed in quota).

6. Dovranno essere immediatamente trasmessi agli aerodromi interessati ed agli aeromobili in volo, messaggi sui fenomeni violenti e bruschi che minacciano la sicurezza della navigazione aerea, quali i temporali, i groppi, le nebbie e messaggi sui miglioramenti del tempo, quando questo avrà in precedenza minacciata la sicurezza della navigazione aerea. Questi bollettini dovranno essere forniti non solo dalle stazioni dislocate su di una rotta aerea, ma anche dalle stazioni che la coprono ad una distanza uguale, di massima, ai tre quarti del cammino percorso normalmente senza scalo. La trasmissione agli aerodromi si farà, per quanto è possibile, secondo il Cifrario che figura nell' Appendice G2. La trasmissione agli aeromobili si farà in chiaro.

7. Saranno presi provvedimenti per stabilire dove se ne sentirà la necessità, dei segnali al suolo per indicare le condizioni meteorologiche esistenti in altri punti della rotta aerea. Si utilizzerà il Cifrario dell'Appendice G4 e, per quanto è possibile, il sistema di pannelli previsto in questa Appendice.

8. Le stazioni situate sulle montagne o nella loro vicinanza, dovranno fare delle osservazioni speciali di nebulosità e di visibilità. Queste osservazioni saranno trasmesse immediatamente, dopo ai gruppi menzionati sotto il numero III dell'Appendice G2, in un gruppo di cifre preceduto dalla parola di Cifrario "Mont". Esse conterranno tutte le informazioni concernenti la nebulosità sulle montagne o nella loro vicinanza, come anche la nebulosità o la nebbia al di sotto del posto di osservazione. Dette stazioni indicheranno del pari i cambiamenti osservati nella nebuolosità, entro il periodo di tempo che precede immediatamente l'ora di osservazione.

9. Ugualmente, dovranno esser prese le disposizioni necessarie per la trasmissione al personale navigante, nei principali aerodromi, di informazioni relative alle correzioni da apportare, a causa delle variazioni della pressione barometrica, alle indicazioni fornite dall'altimetro in vari punti lungo la rotta aerea che conduce al più vicino aeroporto verso il quale si effettuano voli senza scalo. Tali informazioni dovranno essere trasmesse a norma delle stipulazioni dell'Appendice G9.

Nota. — Le informazioni meteorologiche fornite in conformità delle determinazioni di questo Allegato saranno stabilite in unità del sistema C. G. S. o derivate.

APPENDICE G1

TABLEAU 1

RÉSUMÉ DES OBSERVATIONS DE VISIBILITÉ HORIZONTALE

Observations faites à (13) h. T.M.G. — (Février) 192(4)
Tableau des fréquences

Station	Lat.	Long.	Altitude en mètres	NOMBRE D'OBSERVATIONS ENTRE LES LIMITES SUIVANTES : Moins de 50 m	de 50 à 200m	de 200 à 500m	de 500 à 1000m	de 1000 à 2000m	de 2000 à 4000m	de 4000 à 10000m	de 10000 à 20000m	de 20000 à 50000m	Au-dessus de 50 km.

Toutes les observations seront utilisées pour préparer le tableau ci-dessus, c'est-à-dire, pour chacune des heures choisies, 28 ou 29 observations pour février et 30 ou 31 pour les autres mois.

TABLEAU 2

RÉSUMÉ DES OBSERVATIONS DE LA HAUTEUR DES NUAGES BAS AU-DESSUS DU NIVEAU DU SOL

Observations faites à (18) h. T.M.G. — (Février) 192(4)
Tableau des fréquences

Station	Lat.	Long.	Altitude en mètres	NOMBRE D'OBSERVATIONS ENTRE LES LIMITES SUIVANTES : Moins de 50 m	de 50 à 100m	de 100 à 200m	de 200 à 300m	de 300 à 600m	de 600 à 1000m	de 1000 à 1500m	de 1500 à 2000m	de 2000 à 2500m	Pas de nuages bas

Toutes les observations seront utilisées pour préparer le tableau ci-dessus, c'est-à-dire, pour chacune des heures choisies, 28 ou 29 observations pour février et 30 ou 31 pour les autres mois.

Il serait désirable de joindre un second tableau au premier — tableau dressé de la même façon, mais où l'on ne ferait intervenir que les observations correspondant à une nébulosité de nuages bas de 9 ou 10 dixièmes.

TABLEAU 3

RÉSUMÉ DES OBSERVATIONS DE VITESSE DU VENT AU SOL ET EN ALTITUDE

Tableau de fréquence des observations à ou environ (13) h. T.M.G. — (Février) 192(4)
Observations au sol

Station	Latitude	Longitude	Altitude au-dessus du niveau de la mer	Hauteur de l'anémomètre au-dessus du sol	Vitesse Km/heure	NOMBRE D'OBSERVATIONS: N de 337°½ à 22°½	NE de 22°½ à 67°½	E de 67°½ à 112°½	SE de 112°½ à 157°½	S de 157°½ à 202°½	SW de 202°½ à 247°½	W de 247°½ à 292°½	NW de 292°½ à 337°½	5 km à l'heure ou moins
Le Bourget	48° 56' N	2° 23' E	44 m.	28 m.	6-25									
					26-50									
					51-75									
					> 75									
Tours	47° 24' N	0° 42' E	96 m.	15 m.	6-25									
					26-50									
					51-75									
					> 75									
etc.														

Observations à 500 m. au-dessus du sol

Station	Latitude	Longitude	Altitude	Vitesse Km/heure	NOMBRE D'OBSERVATIONS: N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	5 km à l'heure ou moins
Le Bourget	48° 56' N	2° 23' E	28 m.	6-25									
				26-50									
				51-75									
				> 75									
etc.													

Observations à 1.000 m., 2.000 m. et 3 000 m. au-dessus du niveau de la mer

Même forme de tableaux que pour les observations à 500 m.

Nota. — On n'utilisera, dans ces tableaux, qu'une seule observation journalière, de préférence faite vers le milieu de la journée. Toutes les observations de 500 m. seront employées pour la préparation du tableau de 500 m. ; toutes les observations de 1 000 m. seront utilisées pour le tableau de 1.000 m., de même pour 2 000 m. et ainsi de suite.

Pour les observations au sol on donnera deux tableaux : un pour toutes les observations au sol faites à l'heure synoptique internationale la plus proche du milieu de la journée et un autre pour les observations au sol faites aux mêmes jours et aux mêmes heures que les observations figurant au tableau des observations à 500 mètres au-dessus du sol.

APPENDIX G1

FORM 1

SUMMARY OF OBSERVATIONS OF HORIZONTAL VISIBILITY

Observations made at (13) h. G.M.T. — (February) 192(4)
Frequency table

Station	Lat.	Long.	Height metres	NUMBER OF OBSERVATIONS BETWEEN THE FOLLOWING LIMITS									
				less than 50 m.	50 to 200 m	200 to 500 m.	500 to 1000 m	1000 to 2000 m.	2000 to 4000 m	4000 to 10000 m.	10000 to 20000 m.	20000 to 50000 m.	more than 50 km.

All observations should be utilised in preparing the above table, i. e., for each hour of observation selected, 28 or 29 observations for February and 30 or 31 for other months.

FORM 2

SUMMARY OF OBSERVATIONS OF HEIGHT OF BASE OF LOW CLOUD ABOVE GROUND LEVEL

Observations made at (18) h. G.M.T. — (February) 192(4)
Frequency table

Station	Lat.	Long.	Height metres	NUMBER OF OBSERVATIONS BETWEEN THE FOLLOWING LIMITS									
				less than 50 m.	50 to 100 m.	100 to 200 m.	200 to 300 m.	300 to 600 m.	600 to 1000 m.	1000 to 1500 m.	1500 to 2000 m.	2000 to 2500 m	No low cloud

All observations should be utilised in preparing the above table, i. e., for each hour of observation selected, 28 or 29 observations for February, and 30 or 31 for other months.

It is desirable that arrangements should also be made for a second frequency table to be prepared, in the same form, of observations of height of low cloud for those occasions when the total amount of low cloud is 9 or 10 tenths.

FORM 3

SUMMARY OF OBSERVATIONS OF WIND (SURFACE AND UPPER)

Frequency table of observations at or near (13) h. G.M.T. — (February) 192(4)
Surface observations

Station	Latitude	Longitud.	Height above sea level	Anemometer height above ground	Speed Limits K/hr	NUMBER OF OBSERVATIONS								
						N From 337½° to 22½°	NE From 22½° to 67½°	E From 67½° to 112½°	SE From 112½° to 157½°	S From 157½° to 202½°	SW From 202½° to 247½°	W From 247½° to 292½°	NW From 292½° to 337½°	5 km. per hour or less
Le Bourget	48° 50' N	2° 23' E	44 m	28 m.	6-25 26-50 51-75 > 75									
Tours	47° 23' N	0° 42' E	96 m.	15 m.	6-25 26-50 51-75 > 75									
etc.														

Observations at 500 m. above surface

Station	Latitude	Longitude	Height	Speed Limits K/hr	NUMBER OF OBSERVATIONS								
					N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	5 km. per hour or less
Le Bourget	48° 56' N	2° 23' E	28 m.	6-25 26-50 51-75 > 75									
etc.													

Observations at 1,000 m., 2,000 m. and 3,000 m. above sea level

Same tabular forms as for 500 m.

Note. — Only one observation daily should be used in these tables, preferably made about midday. All the observations for 500 metres should be used in preparing the table for 500 metres altitude; similarly all observations for 1000 m. should be used for the table for 1000 m. altitude; similarly for 2000 m., etc...

For surface observations two summaries will be given: one for all surface observations made at the international synoptic hour nearest to midday and another for surface observations made on the same dates and at the same hours as the observations appearing in the table of observations at 500 m. above surface.

APPENDICE G1

TABELLA 1

RIASSUNTO DELLE OSSERVAZIONI DI VISIBILITA ORIZZONTALE

Osservazioni fatte alle ore (13) T.M.G. — (Febbraio) 192(4)
Specchio delle frequenze

Stazione	Lat.	Long.	Altitudine in metri	NUMERO DI OSSERVAZIONI FRA I LIMITI SEGUENTI. meno di 50 m.	da 50 a 200 m	da 200 a 500m	da 500 a 1000m	da 1000 a 2000m	da 2000 a 4000m	da 4000 a 10000m	da 10000 a 20000m	da 20000 a 50000m	Oltre 50 km.

Tutte le osservazioni saranno utilizzate per preparare lo specchio di cui sopra, vale a dire, per ciascuna delle ore prescelte, 28 o 29 osservazioni per febbraio e 30 o 31 per gli altri mesi.

TABELLA 2

RIASSUNTO DELLE OSSERVAZIONI DI ALTEZZA DELLE NUBI BASSE AL DISOPRA DEL LIVELLO DEL SUOLO

Osservazioni fatte alle ore (18) T.M.G. (Febbraio) 192(4)
Specchio delle frequenze

Stazione	Lat.	Long.	Altitudine in metri	NUMERO DI OSSERVAZIONI FRA I LIMITI SEGUENTI: meno di 50 m.	da 50 a 100 m	da 100 a 200m	da 200 a 300m	da 300 a 600m	da 600 a 1000m	da 1000 a 1500m	da 1500 a 2000m	da 2000 a 2500m	Nessuna nube bassa

Tutte le osservazioni saranno utilizzate per preparare lo specchio di cui sopra, vale a dire, per ciascuna delle ore prescelte, 28 o 29 osservazioni per febbraio e 30 o 31 per gli altri mesi.
Sarebbe desiderabile l'aggiunta a questo di un secondo specchio, distribuito nello stesso modo, ma nel quale non sarebbero comprese che le osservazioni corrispondenti ad una nebulosità delle nubi basse 9 o 10 decimi.

TABELLA 3

RIASSUNTO DELLE OSSERVAZIONI DI VELOCITÀ DEL VENTO AL SUOLO ED IN QUOTA

Specchio delle frequenze delle osservazioni fatte alle ore (esatte od approssimative) (13) T.M.G. del (Febbraio) 192(4)
Osservazioni al suolo

Stazione	Latitud.	Longit.	Altitud. al di sopra del livello del mare	Altezza dell' anemometro al di sopra del suolo	Velocita km. p. ora	NUMERO DI OSSERVAZIONI N da 337°½ a 22°½	NE da 22°½ a 67°½	E da 67°½ a 112°½	SE da 112°½ a 157°½	S da 157°½ a 202°½	SW da 202°½ a 247°½	W da 247°½ a 292°½	NW da 292°½ a 337°½	5 km. all'ora o meno
Le Bourget	48° 56' N	2° 23' E	44 m.	28 m.	6-25									
					26-50									
					51-75									
					> 75									
Tours	47° 24' N	0° 42' E	96 m.	15 m.	6-25									
					26-50									
					51-75									
					> 75									

Osservazioni a 500 m. al disopra del suolo

Stazione	Latitudine	Longitud.	Altitudine	Velocita km. p. ora	NUMERO DI OSSERVAZIONI N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	5 km. all'ora o meno
Le Bourget	48° 56' N	2° 23' E	28 m.	6-25									
				26-50									
				51-75									
				> 75									

Osservazioni a 1000 m., 2000 m. e 3000 m. al disopra del livello del mare

Tabella della stessa forma di quelle impiegate per le osservazioni a 500 metri.

Nota. — Non si utilizzerà per queste tabelle che una sola osservazione giornaliera, di preferenza fatta verso il mezzo della giornata. Tutte le raccolte relative ai 500 m. verranno impiegate per la preparazione della tabella di 500 m. e tutte le osservazioni di 1000 m. saranno utilizzate per la tabella di 1000 m. lo stesso per 2000 m. e così di seguito.
Per le osservazioni al suolo saranno date due tabelle: una per tutte le osservazioni al suolo fatte nell'ora sinottica internazionale più vicina al mezzogiorno e un'altra per le osservazioni al suolo fatte negli stessi giorni e nelle stesse ore delle osservazioni figuranti nella tabella delle osservazioni a 500 m. al di sopra del suolo.

APPENDICE G2

CODE INTERNATIONAL POUR MESSAGES MÉTÉOROLOGIQUES

La "Commission Internationale des Renseignements Synoptiques", antérieurement dénommée "Commission Internationale de Télégraphie Météorologique", a adopté (1) des Codes internationaux pour la transmission des catégories suivantes de messages :

1° Messages des stations à terre ;

2° Messages des navires en mer ;

3° Messages horaires et autres messages fréquents pour l'aviation et dans d'autres buts spéciaux ,

4° Messages abrégés à employer pour la transmission de messages collectifs donnant un aperçu de la situation météorologique pour tout un continent, au moyen de renseignements se rapportant à un choix de stations.

Afin d'abréger la nomenclature de ces Codes, chaque élément de messages a été figuré par un symbole unifié. Dans la partie I ci-dessous, ces symboles sont donnés par ordre alphabétique avec leur signification. La partie II présente la forme symbolique des messages complets , la partie III donne la description détaillée des Codes pour chaque élément.

I. DES SYMBOLES ET DE LEUR SIGNIFICATION

A = *Nature du nuage prédominant le plus bas dans le Code des nuages (Voir le Code VI ci-après) (2).*

a = *Nature du nuage prédominant le plus élevé dans le Code des nuages, lorsqu'on observe plus d'une catégorie de nuages (Voir le Code VI ci-après) (3).*

BBB = Pression en millibars et dixièmes de millibar *(on omettra* le chiffre initial 9 ou 10 dans *le télégramme) ou en millimètres et dixièmes de millimètre (on omettra le chiffre initial 7).*
Les valeurs se rapportent au niveau de la mer (4) et comprennent toutes les corrections de l'erreur instrumentale, de la température et de la gravité.

BB = Pression en millibars entiers ou *en millimètres entiers (on omettra* le chiffre initial 9, 10 ou 7). *Pour les messages de pression, de température et d'humidité en altitude, BB s'exprimera en millibars entiers, le chiffre des centaines étant omis, que ce chiffre soit 9, 8, 7, 6 ou 5).*

$B_1B_1B_1$ = *Pression en millibars entiers à une « inversion de température », dans les messages relatifs aux observations en altitude.*

---

(1) Réunions de Londres (novembre 1920 et septembre 1921) et d'Utrecht (septembre 1923).

(2) « A » doit être utilisé pour les nuages bas (N° 6 à 10) chaque fois qu'il existe des nuages bas parmi les formes prédominantes. S'il n'y a pas de nuages bas, mais des nuages moyens ou élevés, « A » doit être employé pour l'une des formes de nuages moyens ou élevés (N°1 à 5).

(3) «a» doit être utilisé pour les nuages moyens ou élevés (N° 1 à 5) chaque fois qu'il existe des nuages moyens ou élevés dans les formes prédominantes S'il n'y a pas de nuages moyens ou élevés, mais des nuages bas, «a» doit être employé pour l'une des formes de nuage bas. (N° 6 à 10).

(4) Pour les stations de montagnes, les valeurs se rapporteront au niveau de la station Dans ce cas le chiffre initial omis ne sera pas celui mentionné ci-dessus, mais il dépendra de l'altitude de la station.

APPENDIX G2

INTERNATIONAL CODE FOR METEOROLOGICAL MESSAGES

The "International Commission for Synoptic Weather Information", previously called the "International Commission for Weather Telegraphy", has adopted (1) International Codes for the transmission of reports of the following kinds.

1. Reports from land stations.

2. Reports from ships at sea.

3. Hourly and other frequent reports for aviation and other special purposes.

4. Abbreviated reports for use in the issue of collective messages giving a synopsis of the meteorological situation over a whole continent by means of data for selected stations.

In order to abbreviate the nomenclature of the codes, each element is denoted by a standard symbol. These symbols are set out in alphabetical order, with their meanings, in No I below. In No II below the symbolic form of complete reports is given, and in No III the full specification of the scales for each element.

I. THE SYMBOLS AND THEIR MEANINGS

A = *Form of predominating cloud lowest in the scale of cloud forms (See Code VI below) (2).*

a = *Form of predominating cloud highest in the scale of cloud forms when more than one type of cloud exists (See Code VI below) (3).*

BBB = *Pressure* in millibars and tenths (initial 9 or 10 omitted) *or millimetres and tenths (initial 7 omitted).*
The values refer to sea-level (4) and include all corrections for index error, temperature and gravity.

BB = *Pressure* in whole millibars or *whole millimetres* (initial 9, 10 or 7 omitted). *(For upper air reports of pressure, temperature and humidity, BB is in whole millibars with the hundreds figure omitted, whether this is, 9, 8, 7, 6 or 5).*

$B_1B_1B_1$ = *Pressure in whole millibars at an "inversion of temperature" in upper air reports.*

---

(1) Meetings at London (November 1920 and September 1921) and at Utrecht (September1923).

(2) "A" is to be used for low cloud (Nos 6-10) whenever there is low cloud present among the predominating types. If there is no low cloud present, but medium or high cloud is present "A" is to be used for one of the forms of medium or high cloud Nos 1-5).

(3) "a" is to be used for medium or high cloud (Nos 1-5) whenever medium or high cloud is present among the predominating types. If there is no medium or high cloud present but there is low cloud present "a" is to be used for one of the forms of low cloud (Nos. 6-10).

(4) For mountain stations the values refer to the level of the station. In such cases, the initial figure omitted is not that mentioned above but depends on the height of the station.

APPENDICE G2

CIFRARIO INTERNAZIONALE PER BOLLETTINI METEOROLOGICI

La "Commissione Internazionale delle Istruzioni Sinottiche", anteriormente denominata : "Commissione Internazionale di Telegrafia Meteorologica" ha adottato (1) dei cifrari internazionali per la trasmissione delle seguenti categorie di bollettini :

1° Bollettini delle stazioni a terra.

2° Bollettini delle navi in mare.

3° Bollettini orari ed altri bollettini frequenti per l'aviazione e per altri scopi speciali.

4° Bollettini abbreviati da impiegarsi per la trasmissionne dei bollettini cumulativi che forniscono un accenno della situazione meteorologica per tutto un continente, per mezzo di informazioni riferentisi ad un gruppo prescelto di stazioni.

Allo scopo di abbreviare la nomenclatura di questi cifrari, ogni elemento che entri a far parte dei bollettini è stato contraddistinto mediante un simbolo unificato. Nel n. I, immediatamente sotto, questi simboli, sono elencati in ordine alfabetico con il loro significato. Il n. II presenta la forma simbolica dei bollettini completi, il n. III fornisce la descrizione delle tabelle cifranti per ogni elemento.

I. DEI SIMBOLI E DEI LORO SIGNIFICATI

A = *Natura della nube predominante la più bassa nella tabella cifrante delle nubi (vedi tabella cifrante VI nel seguito) (2).*

a = *Natura della nube predominante la più elevata nella tabella cifrante delle nubi allorchè si osserva più di una categoria di nubi (vedi la tabella cifrante VI nel seguito) (3).*

BBB = Pressione in *millibar e* decimi di *millibar (si ometterà la cifra iniziale 9 o 10 nel telegramma), od in millimetri o decimi di millimetro (si ometterà la cifra iniziale 7).*
I valori si riferiscono al livello del mare (4) e comprendono tutte le correzioni dell'errore istrumentale, della temperatura e della gravità.

BB = Pressione in *millibar* interi *od in millimetri interi (si ometterà la cifra iniziale 9, 10 oppure 7). Per i bollettini di pressione, temperatura ed umidità in altezza, BB si esprimerà in millibar interi, la cifra delle centinaia essendo omessa, se essa è costituita da 9, 8, 7, 6, o 5.*

$B_1B_1B_1$ = *Pressione in millibar interi in corrispondenza di una "inversione di temperatura" nei bollettini relativi alle osservazioni in altezza.*

---

(1) Riunioni di Londra (Novembre 1920 e Settembre 1921) e di Utrecht (Settembre 1923).

(2) « A » deve essere utilizzata per le nubi basse (N° 6 a 10) ogni qual volta esistano delle nubi basse fra le forme predominanti. Se non vi sono nubi basse ma delle nubi medie o elevate, « A » deve essere impiegata per una delle forme di nubi medie o elevate (N° 1 a 5).

(3) « a » deve essere utilizzata per le nubi medie o elevate (N° 1 a 5) ogni qual volta esistano de le nubi medie o elevate ne le forme predominanti. Se non vi sono nubi medie o elevate, bensì nubi basse, « a » deve essere impiegata per una delle forme delle nubi basse (N° 6 a 10).

(4) Per le stazioni di montagna, i valori si riferiranno al livello della stazione. In questo caso la cifra iniziale omessa, non sarà quella sopra menzionata, ma dipenderà dall'altezza della stazione.

b = *Tendance barométrique pendant les trois heures précédant l'heure de l'observation, exprimée en demi-millibars ou en demi-millimètres. Pour les tendances 10-19, le second chiffre seul sera donné et l'on ajoutera 33 au chiffre de la direction du vent (DD). Pour les tendances 20-29, le second chiffre seul sera donné et l'on ajoutera 67 au chiffre de la direction du vent. Les tendances dépassant 29 seront exprimées comme 29.*

C = *Nature du nuage prédominant d'après le Code des formes des nuages, lorsqu'une seule forme est observée comme par les navires en mer (Voir Code VI ci-après).*

C_l = *Nature du nuage observé au néphoscope, ordinairement l'une des deux plus hautes couches (Voir Code VI ci-après).*

C_a = *Nature du nuage bas observé au néphoscope (dans les messages pour l'aviation) (Voir Code VI ci-après).*

c = *Caractéristique de la tendance barométrique pendant la période de trois heures précédant l'heure de l'observation (Voir Code II ci-après).*

D = *Direction d'où vient un phénomène (échelle de 0 à 8 : 0 = stationnaire ; 1 = NE ; 2 = E ; 3 = SE ;.... 8 = N).*

DD = Direction du vent *près du sol, selon l'échelle 01-32, dans laquelle 08 = Est, 16 = Sud, etc.... 0 = calme (*).*

dd = *Direction du vent en altitude, ou du mouvement des nuages, indiquée d'après l'échelle 01-36, c'est-à-dire les degrés à partir du Nord étant divisés par 10 et arrondis au chiffre le plus proche (00 = calme). On ajoute 50 à ce chiffre, lorsque la vitesse est supérieure à 99 unités (Voir vv ci-après) (*).*

d = *Direction d'où vient la houle, selon l'échelle 0-8 dans laquelle 2 = Est, 4 = Sud, etc... 0 = pas de houle (*).*

d_s = *Direction du mouvement du navire, selon l'échelle 0-8 dans laquelle 2 = vers l'Est, 4 = vers le Sud, etc... (*).*

EE = *Epaisseur en centimètres entiers de la couche tombée pendant une chute de neige.*

E'E' = *Epaisseur en centimètres entiers de la couche tombée pendant une chute de neige et de la couche existant auparavant.*

F = Force du vent *d'après* l'échelle de Beaufort. (Voir Code XVII ci-après). *(Les forces supérieures à 9 seront indiquées comme 9 dans les télégrammes, la force exacte étant donnée en clair à la fin ; la force 10 sera indiquée in fine par « Tempête dix », la force 11 par « Tempête onze », la force 12 par « Tempête douze ». Toutefois les navires en mer se serviront des mots « Tempête dix », « Tempête onze », « Ouragan douze »).*

b = *Amount of barometric tendency during the three hours preceding the time of observation expressed in half-millibars or half-millimetres. For tendencies 10-19 the second figure only is reported and 33 is added to the wind direction number (DD). For tendencies 20-29 the second figure only is reported and 67 is added to the wind direction number. Tendencies greater than 29 are reported as 29.*

C = *Form of predominating cloud, according to the scale of cloud forms, when only one form is reported, as from ships at sea (See Code VI below).*

C_l = *Form of cloud observed by nephoscope ; usually one of the two highest layers present (See Code VI below).*

Ca = *Form of low cloud observed by nephoscope in reports for aviation. (See Code VI below).*

c = *Characteristic of barometric tendency during the period of 3 hours preceding the time of observation (See Code II below).*

D = *Direction from which the phenomenon arrives (scale of 0 to 8 : 0 = stationary ; 1 = NE ; 2 = E ; 3 = SE ;... 8 = N).*

DD = Direction *of the wind near the* ground on the scale *(01-32) in which 08 = East, 16 = South, etc. ...00 = calm* (*).

dd = *Direction of wind in the upper air or of cloud movement, on the scale (01-36) i.e. degrees from North divided by 10 and rounded off to the nearest whole number (00 = calm). 50 added if speed greater than 99 units (See explanation of vv below).... (*).*

d = *Direction from which swell comes on scale (0-8), in which 2 = East, 4 = South, etc... 0 = no swell (*).*

d_s = *Direction of movement of ship on scale 0-8, in which 2 = Eastwards, 4 = Southwards, etc. (*).*

EE = *Depth in whole centimetres of the layer fallen during a fall of snow.*

E'E' = *Total depth in whole centimetres of the layer fallen during a fall of snow and the layer already existing.*

F = Force of *the* wind on *the* Beaufort scale. (See Code XVII below). *(Forces above 9 are reported as 9 in telegrams, with the actual force in a word at the end e.g., force 10 is reported at the end as "Storm ten", force 11 as "Storm eleven". Ships at sea, however, report "gale ten", "storm eleven", "hurricane twelve").*

b = *Tendenza barometrica durante le tre ore che precedono l'ora di osservazione, espressa in mezzi millibar od in mezzi millimetri. Per le tendenze 10-19, sarà riportata solo la seconda cifra e s'aggiungerà 33 alla cifra della direzione del vento (DD) Per le tendenze 20-29 si riporterà solo la seconda cifra e si aggiungerà 67 alla cifra della direzione del vento. Le tendenze superanti 29 saranno cifrate come se fossero di 29.*

C = *Natura della nube predominante secondo la tabella cifrante delle forme delle nubi, allorchè viene osservata una sola forma come per le navi in mare (vedi tabella cifrante VI nel seguito).*

C_l = *Natura della nube osservata al nefoscopio, ordinariamente una appartenente ai due strati più elevati (vedi tabella cifrante VI nel seguito).*

Ca = *Natura della nube bassa osservata al nefoscopio (nei bollettini per l'aviazione) (vedi tabella cifrante VI nel seguito).*

c = *Caratteristica della tendenza barometrica durante il periodo delle tre ore che precedono l'ora di osservazione (vedi tabella cifrante II nel seguito).*

D = *Direzione da cui proviene un fenomeno (scala da 0 ad 8 : 0 = stazionario; 1 = NE ; 2 = E ; 3 = SE... 8 = N).*

DD = Direzione del vento *al* suolo *secondo la scala 01-32 nella quale 08 = Est ; 16 = Sud, ecc... 00 = Calma (*).*

dd = *Direzione del vento in quota o del movimento delle nubi, indicata secondo la scala 01-36, vale a dire dividendo il numero dei gradi contati a partire dal Nord per 10 ed arrotondando il quoziente alla cifra più prossima (00 = calma). Si aggiungerà 50 a questa cifra allorchè la velocità risulta superiore a 99 unità (vedi vv nel seguito) (*).*

d = *Direzione dalla quale proviene il moto ondoso, secondo la scala 0-8 nella quale 2 = Est, 4 = Sud ecc... 0 = nessun moto ondoso (*).*

d_s = *Direzione del movimento della nave secondo la scala 0-8, nella quale 2 = verso Est, 4 = verso Sud ecc... (*).*

EE = *Spessore in centimetri interi dello strato caduto durante una precipitazione di neve.*

E'E' = *Spessore complessivo, in centimetri interi dello strato caduto durante una precipitazione di neve e dello strato esistente in precedenza.*

F = Forza del vento *secondo la scala* di Beaufort. (Vedi Tabella cifrante XVII qui appresso). *(Le forze superiori a 9 saranno indicate come 9 nei telegrammi, la forza esatta essendo data in chiaro alla fine ; la forza 10 sarà indicata in fine mediante « Tempesta dieci », la forza 11 con « Tempesta undici », la forza 12 con « Tempesta dodici ». Tuttavia le navi in mare si serviranno delle parole « Tempesta dieci » « Tempesta undici » « Uragano dodici »).*

(*) Toutes les directions devront être indiquées par rapport au N. vrai et non par rapport au N. magnétique

(*) All directions refer to true North and not to magnetic North.

(*) Tutte le direzioni dovranno essere indicate riferendosi al Nord vero e non al Nord magnetico.

F_m = *Force maxima du vent selon l'échelle de Beaufort avec les modifications suivantes : 0 = force 10 ; 1 = force 11 ; 2 = force 12 ; 3 = force 0 à 3 ; 4 = force 4 ; 5 = force 5, etc...*	F_m = *Maximum force of wind on the Beaufort scale with the following modifications : 0 = force 10 ; 1 = force 11 ; 2 = force 12 ; 3 = force 0 to 3 ; 4 = force 4 ; 5 = force 5, etc...*	F_m = *Forza massima del vento secondo la scala di Beaufort colle modificazioni seguenti : 0 = forza 10 ; 1 = forza 11 ; 2 = forza 12 ; 3 = forza 0 a 3 ; 4 = forza 4 ; 5 = forza 5 ; ecc...*
F_1 = *Vitesse approximative des nuages bas (Voir Code XIV ci-après).*	F_1 = *Approximate speed of low cloud (See Code XIV below).*	F_1 = *Velocità approssimativa delle nubi basse (vedi tabella cifrante XIV nel seguito).*
GG(gg) = *Heure et minutes de l'observation en temps moyen de Greenwich (01 = 1 heure du matin, 12 = midi, 13 = 1 heure de l'après-midi, 24 = minuit).*	GG (gg) = *Greenwich Time (hour and minute) of observation (01 = 1 a.m., 12 = noon, 13 = 1 p.m., 24 = midnight).*	GG(gg) = *Ora e minuti dell'osservazione in tempo medio di Greenwich (01 = 1 ora del mattino ; 12 = mezzogiorno ; 13 = 1 ora del pomeriggio; 24 = mezzanotte).*
H = *Humidité relative de l'air (Voir Code V ci-après).*	H = *Relative humidity of the air (See Code V below).*	H = *Umidità relativa dell'aria (vedi tabella cifrante V nel seguito).*
h = *Hauteur de la base du nuage le plus bas (Voir Code VII ci-après).*	h = Height of base of *lowest cloud present (See Code VII below).*	h = Altezza della base *della nube più bassa presente (vedi tabella cifrante VII nel seguito).*
hhh = *Distance exprimée en mètres.*	*hhh* = *Distance expressed in metres.*	*hhh* = *Distanza espressa in metri.*
H_1 = *Altitudes auxquelles se rapportent les observations de température et d'humidité des couches supérieures (aucun chiffre conventionnel ne sera télégraphié) (Voir Code XII ci-après).*	H_1 = *Heights at which upper air temperature and humidity are reported (no code figures telegraphed) (See Code XII below).*	H_1 = *Altezze alle quali si riferiscono le osservazioni di temperatura e di umidità degli strati superiori (non si includerà nel telegramma alcuna cifra convenzionale) (vedi tabella cifrante XII nel seguito).*
h_f = *Altitude à laquelle se rapportent les observations du vent. (Voir Code XI ci-après).*	h_f = *Height at which upper wind is reported (See Code XI below).*	h_f = *Altezza alla quale si riferiscono le osservazioni del vento in alto (vedi tabella cifrante XI nel seguito).*
h_r = *Hauteur de la base des nuages bas (Voir Code XXXV ci-après). Remarque : Dans le code pour les prévisions à courte échéance pour l'aviation (Appendice G10 ci-après) la hauteur de la base des nuages bas sera rapportée soit au niveau de la mer, soit à un ou à plusieurs niveaux de référence, dont la hauteur ou les hauteurs auront été choisies pour chaque route et notifiées dans la liste des indicatifs de ces routes.*	h_r = *Height of base of low cloud (See Code XXXV below). Note. In the code for short period forecasts for aviation (Appendix G10 below) the height of base of low cloud will be referred either to sea level or to one or several basic levels, the height or heights of which will have been chosen for each route and notified in the list of index figures of these routes.*	h_r = *Altezza della base delle nubi basse (vedere Codice XXXV seguente). Nota : Nel codice per le previsioni a breve scadenza per l'aviazione (Appendice G10 seguente) l'altezza della base delle nubi basse sarà riferita o a livello del mare o ad uno o più livelli di riferimento, di cui l'altezza o le altezze saranno state scelte per ogni rotta e rese note nella lista degli indicativi di queste rotte.*
i = *Caractère et intensité de la précipitation (Voir Code XXXIX ci-après).*	*i* = *Character and intensity of the precipitation (See Code XXXIX below).*	*i* = *Carattere e intensità della precipitazione (Vedere Codice XXXIX seguente).*
I_nI_n ou $I_nI_nI_n$ = *Chiffres indicatifs de la station.*	I_nI_n or $I_nI_nI_n$ = *Index number of station.*	I_nI_n ovvero $I_nI_nI_n$ = *Indicativo della stazione (in cifre).*
K = *Caractéristique de la houle au large (Voir Code IX (a) ci-après).*	*K* = *The characteristic of the swell in the open sea (See Code IX (a) below).*	*K* = *Caratteristica del moto ondoso al largo (vedi tabella cifrante IX (a) nel seguito).*
K' = *Valeur et caractéristique de la tendance barométrique exprimées par un seul chiffre (Voir Code II (a) ci-après).*	*K'* = *Amount and characteristic of barometric tendency expressed by a single figure (See Code II (a) below).*	*K'* = *Valore e caratteristica della tendenza barometrica espressa mediante una sola cifra (vedi tabella cifrante II (a) nel seguito).*
L* = *Etendue du ciel couvert (échelle 0 à 10) de nuages A et de tous les nuages de la même couche que A (les nuages étant distribués en trois couches : basse, moyenne et élevée) dans le cas où « a » se rapportera à une couche différente.*	L* = *Amount of sky (scale 0-10) covered by cloud form A and all forms of the same layer (i. e., low, medium or high) as A, if "a" refers to a different layer.*	L* = *Estensione del cielo coperto (scala 0 a 10) dalle nubi A e da tutte le nubi dello stesso strato di A, (le nubi essendo distribuite in tre strati : basse, medie ed alte) nel caso in cui la nube "a" si riferirà ad uno strato differente.*
LLL = *Latitude en degrés et dixièmes, les dixièmes étant obtenus en divisant le nombre de minutes par 6, sans tenir compte du reste.*	*LLL* = *Latitude in degrees and tenths, the tenths being obtained by dividing the number of minutes by 6 and neglecting the remainder.*	*LLL* = *Latitudine in gradi e decimi, i decimi essendo ottenuti dividendo il numero dei minuti per 6 senza tener conto del resto.*
$L_fL_fL_f$ = *Route ou portion de route couverte par la prévision (**).*	$L_fL_fL_f$ = *Route or portion of route covered by the forecast (**).*	$L_fL_fL_f$ = *Rotta o parte di rotta cui si riferisce la previsione (**).*
l = *Localisation du phénomène (Voir Code XXXVII ci-après).*	*l* = *Locality of the phenomenon (See Code XXXVII below).*	*l* = *Localizzazione del fenomeno (vedere Codice XXXVII seguente).*

(*) *Le chiffre 0 ne sera employé à la place de L et de N que lorsque le ciel sera totalement dégagé de nuages. Le chiffre 10 ne sera employé à la place de N que lorsque le ciel sera complètement couvert et à la place de L que lorsque le ciel sera complètement couvert de nuages du type A.*

(**) *Les groupes de chiffres de 001 à 599 seront alloués par la Commission Internationale de Navigation Aérienne après entente, dans chaque région, entre les administrations intéressées. Les groupes de 600 à 999 seront réservés pour les besoins nationaux.*

(*) *The figure 0 will only be used for L and N when the sky is quite free from cloud. The figure 10 will only be used for N when the sky is entirely overcast and for L when the sky is entirely overcast with cloud of type A.*

(**) *The figure groups from 001 to 599 will be allocated by the International Commission for Air Navigation after agreement in each region between the administrations concerned. The groups from 600 to 999 will be reserved for national needs.*

(*) *La cifra 0 non sarà impiegata al posto di L e di N che quando il cielo sarà completamente sgombro di nubi. La cifra 10 sarà impiegata al posto di N solo quando il cielo sarà completamente coperto ed al posto di L quando il cielo sarà completamente coperto da nubi dalla forma A.*

(**) *I gruppi di cifre da 001 a 599 saranno assegnati dalla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea dopo accordi fra le amministrazioni delle varie regioni interessate. I gruppi da 600 a 999 saranno riservati per i bisogni internazionali.*

ANNEXE
ANNEX
ALLEGATO **G**

lll	= *Longitude en degrés et dixièmes, les dixièmes étant obtenus comme pour la latitude de LLL.*	*lll*	= *Longitude in degrees and tenths, the tenths being obtained as for latitude LLL.*	*lll*	= *Longitudine in gradi e decimi, i decimi essendo ottenuti come per la latitudine di LLL.*
MM	= Température *maxima pendant une période de 11 heures se terminant à 18 h. T.M.G. (ou à l'une des heures 1 h., 7 h., 13 h., 18 h. T.M.G. suivant midi, heure locale, de 4 heures au moins).*	MM	= Maximum temperature in the *interval of 11 hours ending at 18 h. G. M. T. (or at one of the hours 1 h., 7 h., 13 h., 18 h. G. M. T. following not less than 4 hours after noon, local time).*	MM	= Temperatura massima *durante un periodo di 11 ore, terminante alle ore 18 di Greenwich (o ad una delle ore 1, 7, 13 e 18 di Greenwich che segua il mezzogiorno, di ora locale, per lo meno di 4 ore).*
mm	= Température *minima pendant une période de 13 heures se terminant à 7 heures T.M.G. (ou à l'heure qui suit de 11, 12 ou 13 heures le moment où la température maxima aura été signalée).*	*mm*	= Minimum temperature in the *interval of 13 hours ending at 7 h. G. M. T., (or at the hour 11, 12, or 13 hours after the time of reporting the maximum temperature).*	*mm*	= Temperatura minima *durante un periodo di 13 ore, terminante alle 7 di Greenwich (od all'ora che segue di 13 ore il momento in cui sarà stata segnalata la temperatura massima).*
N*	= *Etendue totale du ciel couverte de nuages (échelle 0—10).*	N*	= *Total amount of sky covered with cloud (scale 0-10).*	N*	= *Estensione totale del cielo coperto da nubi (scala 0-10).*
N_l	= *Etendue des nuages bas (Voir Code XXXIV ci-après).*	N_l	= *Extent of low cloud (See Code XXXIV below).*	N_l	= *Estensione delle nubi basse (Vedere Codice XXXIV seguente).*
P	= *Jour de la semaine : 1 = Dimanche, 2 = Lundi, 3 = Mardi, 4 = Mercredi, 5 = Jeudi, 6 = Vendredi, 7 = Samedi. Le jour se rapportera au T.M.G. et non à l'heure locale, par exemple : « Dimanche » signifiera la période s'étendant entre 0 et 24 heures, le Dimanche, à Greenwich.*	P	= *Day of the week, 1 = Sunday, 2 = Monday, 3 = Tuesday, 4 = Wednesday, 5 = Thursday, 6 = Friday, 7 = Saturday. The day refers to G. M. T. and not to local time, e.g., Sunday means the period from 0 h. to 24 h. on Sunday at Greenwich.*	P	= *Giorno della settimana, 1 = domenica, 2 = lunedi, 3 = martedi, 4 = mercoledi, 5 = giovedi, 6 = venerdi, 7 = sabato. Il giorno si riferirà al tempo medio di Greenwich e non all'ora locale. Per esempio "domenica" significherà il periodo che si estende, in Greenwich alla domenica, tra le ore 0 e 24.*
p	= *Précipitation (V. Code XXXVIII ci-après).*	p	= *Precipitation (See Code XXXVIII below).*	p	= *Precipitazione (Vedere Codice XXXVIII seguente).*
Q	= *Quartier du globe où se trouve le navire (Voir Code XIII ci-après).*	Q	= *Quarter of globe in which ship is situated (See Code XIII below).*	Q	= *Quadrante del globo in cui si trova la nave (vedi tabella cifrante XIII nel seguito).*
RR	= Pluie *(à 7 heures du matin pour les 13 heures précédentes et à 6 heures du soir pour les 11 heures précédentes) (Voir Code VIII ci-après).*	RR	= Rainfall *(at 7 a.m. for preceding 13 hours and at 6 p.m. for preceding 11 hours (See Code VIII below).*	RR	= Pioggia *(alle 7 del mattino per le 13 ore precedenti ed alle 6 della sera per le 11 ore precedente) (vedi tabella cifrante VIII nel seguito).*
R	= *Hauteur de la pluie pour les 24 heures précédentes (Voir Code VIII (a) ci-après).*	R	= *Amount of rainfall for the preceding 24 hours (See Code VIII (a) below).*	R	= *Altezza della pioggia per le 24 ore precedenti (vedi tabella cifrante VIII (a) nel seguito).*
r	= *Heure du commencement de la précipitation (Voir Code X ci-après).*	r	= *Time of commencement of precipitation (See Code X below).*	r	= *Ora d'inizio della precipitazione (vedi tabella cifrante X nel seguito).*
S	= Etat de la mer *et de la houle (Stations côtières) (Voir Code IX ci-après).*	S	= State of *the sea and swell (coast stations) (See Code IX below).*	S	= Stato del mare *e del moto ondoso (stazioni costiere) (vedi tabella cifrante IX nel seguito).*
TT	= Température *de l'air* en degrés *entiers centigrades (ou Fahrenheit) (On ajoutera 50 aux valeurs négatives).*	TT	= Temperature *of the air in whole degrees Centigrade (or Fahrenheit) (50 added to negative values).*	TT	= Temperatura *dell'aria* in gradi *centigradi (o Fahrenheit) interi. (Si aggiungerà 50 ai valori negativi).*
tt	= *Température de la mer (en surface) en degrés entiers.*	*tt*	= *Temperature of the sea (surface water) in whole degrees.*	*tt*	= *Temperatura del mare (in superficie) in gradi interi.*
TTT	= *Température de l'air en degrés et dixièmes de degrés centigrades (ou Fahrenheit) (On ajoutera 500 aux valeurs négatives).*	*TTT*	= *Temperature of air in degrees and tenths Centigrade (or Fahrenheit) (500 added to negative values).*	*TTT*	= *Temperatura dell'aria in gradi e decimi di gradi centigradi (o Fahrenheit) (Si aggiungerà 500 ai valori negativi).*
ttt	= *Température de la mer (en surface) en degrés et dixièmes de degrés.*	*ttt*	= *Temperature of the sea (surface water) in degrees and tenths.*	*ttt*	= *Temperatura del mare (in superficie) in gradi e decimi di grado.*
$t_t t_t$	= *Augmentation de la température dans une « inversion », en degrés entiers.*	$t_t t_t$	= *Increase in temperature at an "inversion" in whole degrees.*	$t_t t_t$	= *Aumento della temperatura in una "inversione" in gradi interi.*
V	= Visibilité *horizontale ou distance à laquelle on peut voir les objets en plein jour (ou à laquelle on peut apercevoir des feux la nuit) (Voir Code IV ci-après).*	V	= *Horizontal* visibility *or distance at which objects can be seen in daylight (or at which lights can be seen at night) (See Code IV below).*	V	= Visibilità *orizzontale o distanza alla quale è possibile vedere gli oggetti in pieno giorno (od alla quale si possono scorgere dei fuochi nella notte) (vedi tabella cifrante IV nel seguito).*
V_t	= *Variations prévues dans la visibilité (Voir Code XXXVI ci-après).*	V_t	= *Anticipated changes in visibility (See Code XXXVI below).*	V_t	= *Variazioni previste nella visibilità (Vedere Codice XXXVI seguente).*
V_s	= *Visibilité horizontale vers la mer (de stations côtières) (Voir Code IV ci-après).*	V_s	= *Horizontal visibility towards the sea (from coast stations) (See Code IV below).*	V_s	= *Visibilità orizzontale verso il mare (nelle stazioni costiere) (vedi tabella cifrante IV nel seguito).*

(*) *Le chiffre 0 ne sera employé à la place de L et de N que lorsque le ciel sera totalement dégagé de nuages. Le chiffre 10 ne sera employé à la place de N que lorsque le ciel sera complètement couvert et à la place de L que lorsque le ciel sera complètement couvert de nuages du type A.*

(*) *The figure 0 will only be used for L and N when the sky is quite free from cloud. The figure 10 will only be used for N when the sky is entirely overcast and for L when the sky is entirely overcast with cloud of type A.*

(*) *La cifra 0 non sarà impiegata al posto di L e di N che quando il cielo sarà completamente sgombro di nubi. La cifra 10 sarà impiegata al posto di N solo quando il cielo sarà completamente coperto ed al posto di L quando il cielo sarà completamente coperto da nubi dalla forma A*

ANNEXE
ANNEX
ALLEGATO **G**

v = *Visibilité horizontale de navires en mer (Voir Code IV ci-après).*

v_l = *Vitesse du vent à l'altitude h_l au-dessus du niveau de la mer (Voir Code XXXII ci-après). Le premier des deux chiffres donnant la vitesse en kilomètres à l'heure est transmis. Pour les vitesses supérieures à 99 kilomètres à l'heure on ajoute 50 aux chiffres donnant la direction du vent et on chiffre la vitesse diminuée de 100 kilomètres à l'heure.*

VV = *Vitesse relative des nuages déterminée au néphoscope et telle que la vitesse réelle du nuage sera donnée en kilomètres-heure par l'équation*

$$vv = \frac{h}{1000} \times VV,$$

si la hauteur du nuage « h » est exprimée en mètres. Cette unité est le « radian par heure ».

vv = *Vitesse du vent en altitude en kilomètres à l'heure (ou en milles a l'heure). (Pour les valeurs supérieures à 99, on donnera seulement les deux derniers chiffres et l'on ajoutera 50 aux chiffres indiquant la direction du vent dd).*

W = *Temps pendant la période précédant l'observation. Cette période sera de 5, 6 ou 7 heures pour les observations de 01.00, 07.00, 13.00, et 18 00 T.M.G. et de 3 heures pour les observations de 04.00, 10.00 et 16.00 T.M.G. (Voir Code III ci-après).*

W_l = *Caractère général du ciel (Voir Code XXXIII ci-après).*

ww = Temps *au moment de l'observation avec lequel on combinera, autant que possible, les caractéristiques générales du temps (Voir Code I ci-après).*

w_l = *Chiffre initial du Code* ww, *indiquant l'état général du temps.*

w_2 = *Temps pendant un grain ou un orage (voir Code XV ci-après).*

w_3 = *Temps au moment de l'observation (voir Code XVI ci-après).*

YY = *Jour du mois.*

---

v = *Horizontal visibility at sea from ships at sea (See Code IV below).*

v_l = *Speed of the wind at height h_l above sea level (See Code XXXII below). For this the first of the two figures giving the speed in kilometres per hour is reported. For speeds above 99 km/hr 50 is added to the figures for wind direction and the speed diminished by 100 km/hr is coded.*

VV = *The relative* speed *of clouds as determined by nephoscope and such that the actual speed of the cloud will be given* in kilometres per hour *by the equation*

$$vv = \frac{h}{1000} \times VV,$$

if "h", the height of the cloud, is expressed in metres. This unit is the "radian per hour".

vv = *The speed of the wind in the upper air in kilometres per hour (or miles per hour). (For values greater than 99 the last two figures only are used and 50 is added to the number indicating wind direction dd).*

W = *The weather in the interval preceding the time of observation. This interval is 5, 6 or 7 hours for reports at 01.00, 07.00, 13.00 and 18.00 G.M.T., and 3 hours for reports at 04.00, 10.00 and 16.00 G.M.T. (See Code III below).*

W_l = *General character of the sky (See Code XXXIII below).*

ww = *The actual* weather *at the time of observation with which is combined, whenever possible, the general character of the weather (See Code I below).*

w_l = *The initial figure of the code* ww, *thus indicating the general state of the weather.*

w_2 = *Weather during the squall or thunderstorm (see Code XV below).*

w_3 = *Weather at the time of observation (see Code XVI below).*

YY = *Day of month.*

---

v = *Visibilità orizzontale dalle navi in mare (vedi tabella cifrante IV nel seguito).*

v_l = *Velocità del vento all'altezza h_l sopra il livello del mare (Vedere Codice XXXII seguente). La prima di queste due cifre dà la velocità in chilometri ora. Per velocità superiori a 99 km/ora, si aggiunge 50 alle cifre che danno la direzione del vento e poi si cifra la velocità diminuita di 100 km/ora.*

VV = Velocità *relativa delle nubi determinata al nefoscopio e tale da fornire la velocità reale della nube in chilometri all'ora mediante l'equazione:*

$$vv = \frac{h}{1000} \times VV,$$

se l'altezza "h" della nube è espressa in metri. Questa unità è il "radiante per ora".

vv = *Velocità del vento in quota espressa in chilometri all'ora (od in miglia all'ora). Per i valori superiori a 99, si diranno solamente le due ultime cifre e si aggiungerà 50 alle cifre che indicano la direzione del vento dd.*

W = *Stato del tempo durante il periodo precedente all'osservazione. Questo periodo sarà di 5, 6 o 7 ore per le osservazioni delle 01.00, 07.00, 13.00 e 18.00 (tempo medio di Greenwich) e di 3 ore per le osservazioni delle 04.00, 10.00, e 16.00 (tempo medio di Greenwich) (vedi tabella cifrante III nel seguito).*

W_l = *Aspetto generale del cielo (Vedere Codice XXXIII seguente).*

ww = *Stato del* tempo *al momento dell'osservazione, mediante il quale si combineranno, per quanto è possibile le caratteristiche generali del tempo (vedi tabella cifrante I nel seguito).*

w_l = *Cifra iniziale del gruppo* ww *indicante lo stato generale del tempo.*

w_2 = *Tempo durante un groppo od un temporale (vedi tabella cifrante XV qui sotto).*

w_3 = *Stato del tempo al momento dell'osservazione (vedi tabella cifrante XVI qui sotto).*

YY = *Giorno del mese.*

II. FORME SYMBOLIQUE DES MESSAGES

A MESSAGES DES STATIONS A TERRE

(a) La forme, pour les observations faites à 0100 et 1300 T.M.G. sera la suivante :

BBBDD FwwTT cbWVH ALaNh $C_l$ddVV

Pour les observations à 0700 et 1800 T.M.G. elle sera :

BBBDD FwwTT cbWVH ALaNh RRjjr $C_l$ddVV

dans laquelle jj, au cinquième groupe, sera remplacé comme suit :

	Stations de l'intérieur	Stations côtières
A 0700 T.M.G.	mm	SV_s
A 0800 T.M.G.	MM	SV_s

Le groupe $C_l$ddVV, contenant les observations de nuages au néphoscope, sera omis en entier (*) si l'on n'a pas d'observations à transmettre.

(b) Les vents en altitude seront donnés au moyen de groupes de la forme $h_l$ddvv, un groupe étant utilisé pour chaque altitude.

(c) La température et l'humidité de l'air en altitude seront données au moyen de groupes de la forme BBTTH.

Dans ce cas, aucun chiffre ne sera télégraphié pour indiquer l'altitude, étant entendu que les groupes se rapporteront dans l'ordre aux altitudes du Code H_l (ci-après).

Les inversions seront données in fine au moyen de groupes 00000 $B_lB_lB_lt_lt_l$, le premier constituant un groupe indicatif soulignant qu'il s'agit d'une inversion tandis que $B_lB_lB_l$ représentera la pression en millibars à l'altitude de l'inversion, et t_lt_l la hausse de la température en degrés entiers.

(d) Dans les messages collectifs, les observations de chaque station seront précédées d'un groupe composé de l'indicatif de la station (ordinairement deux chiffres), au moyen duquel celle-ci est identifiée. Les messages seront divisés en sections, la première partie comprenant les observations ordinaires de toutes les stations, la seconde, précédée du mot « Pilot » ou d'un équivalent, comprenant tous les messages sur le vent en altitude, et la troisième, précédée du mot « Temp » ou d'un équivalent comprenant toutes les observations sur la température de l'air en altitude. Toutes autres observations, telles que celles provenant de navires, formeront l'objet d'une quatrième partie. La formule symbolique d'un message complet, comprenant les observations de surface à 0700 ou 1800 T.M.G., les vents en altitude et les température et humidité de l'air en altitude, serait la suivante, les observations contenues dans les groupes à chaque ligne se rapportant aux stations indiquées par les indicatifs I_lI_l, I_2I_2, etc., les précédant :

II. SYMBOLIC FORM OF MESSAGES

A. REPORTS FROM LAND STATIONS

(a) The form for observations at 0100 and 1300 G.M.T. is :

BBBDD FwwTT cbWVH ALaNh $C_l$ddVV and for observations at 0700 and 1800 G.M.T. :

BBBDD FwwTT cbWVH ALaNh RRjjr $C_l$ddVV

where jj in the fifth group is replaced, as follows :

	Inland stations	Coastal Stations
at 0700 G.M.T.	mm	SV_s
at 1800 G.M.T.	MM	SV_s

The group $C_l$ddVV containing cloud observations by nephoscope, is omitted entirely (*) if no such observations are available.

(b) Upper winds are reported by groups of the form $h_l$ddvv, one group being used for each height.

(c) Upper air temperatures and humidities are reported by groups of the form BBTTH.

In this case no figure is telegraphed to indicate the height, it being understood that the groups refer to the heights of the code H_l (see below) in order.

Inversions are reported at the end by groups 00000 $B_lB_lB_lt_lt_l$, the first being an index group indicating that an inversion is reported ; while $B_lB_lB_l$ is the pressure in whole millibars at the height of the inversion and t_lt_l the increase of temperature in whole degrees.

(d) In collective messages the observations of each station are preceded by a group consisting of the index number of the station (usually two figures) by which it is identified. The messages are arranged in sections, the first containing the ordinary observations from all stations, the second, preceded by the word "Pilot" or an equivalent, containing all reports of upper wind, and the third, preceded by "Temp" or an equivalent, containing all observations of upper air temperature.

Any other observations, such as those from ships, form a fourth section.

The symbolic form of a complete message, embracing surface observations at 0700 and 1800 G.M.T., upper winds and upper air temperatures and humidities, would be as follows, where the observations contained in the groups in each line, refer to the stations indicated by the index figures. I_lI_l I_2I_2, etc., preceding them :

II. FORMA SIMBOLICA DEI BOLLETTINI

A. BOLLETTINI DELLE STAZIONI A TERRA

(a) La forma, per le osservazioni eseguite alle ore 0100 e 1300 (ora media di Greenwich) sarà la seguente :

BBBDD FwwTT cbWVH ALaNh $C_l$ddVV

Per le osservazioni delle ore 0700 e 1800 (ora media di Greenwich) essa sarà :

BBBDD FwwTT cbWVH ALaNh RRjjr $C_l$ddVV

nella quale jj, quinto gruppo sarà sostituito come segue :

	Stazioni Continentali	Stazioni Costiere
Alle 0700 (ora media di Greenwich)	mm	SV_s
Alle 1800............	MM	SV_s

Il gruppo $C_l$ddVV, contenente le osservazioni delle nubi al nefoscopio, sarà omesso per intero (*) se non si hanno disponili osservazioni da trasmettere.

(b) I venti in quota saranno dati per mezzo di gruppi della forma $h_l$ddvv, un gruppo essendo utilizzato per ogni quota.

(c) La temperatura e l'umidità dell'aria in quota saranno fornite per mezzo di gruppi aventi la forma BBTTH.

In questo caso nessuna cifra sarà telegrafata per le indicazioni di altezza, essendo sottinteso che i gruppi si riferiranno nel loro ordine di successione alle altezze previste della tabella cifrante XII per H_l.

Le inversioni saranno fornite infine per mezzo di gruppi 00000 $B_lB_lB_lt_lt_l$, il primo costituendo un gruppo indicativo che avverte trattarsi di una inversione mentre che $B_lB_lB_l$ rappresenterà la pressione in millibar alla altezza in cui si verifica l'inversione, e t_lt_l l'aumento di temperatura in gradi interi.

(d) Nei bollettini cumulativi le osservazioni di ogni stazione saranno precedate da un gruppo costituente l'indicativo della stazione (ordinariamente due cifre), per mezzo del quale essa viene identificata, I bollettini saranno divisi in sezioni, la prima parte comprendente le osservazioni ordinarie di tutte le stazioni, la seconda preceduta dalla parola "Pilot" o da un equivalente, comprendente tutti i bollettini relativi al vento in quota e la terza preceduta dalla parola « Temp » o da un equivalente comprendente tutte le osservazioni sulla temperatura dell'aria in quota. Qualunque altra osservazione, quali quelle provenienti dalle navi, formeranno oggetto di una quarta parte. La forma simbolica di un bollettino completo, comprendente le osservazioni al suolo delle 0700 o 1800 (tempo medio di Greenwich), i venti superiori e le temperature ed umidità dell'aria in quota, sarebbe la seguente (le osservazioni contenute nei gruppi distribuiti in ogni riga si riferiscono alle stazioni specificate dagli indicativi I_lI_l, I_2I_2 ecc. che li precedono) :

(*) La règle générale, pour les messages de toute nature, sera toutefois que les chiffres manquants seront remplacés par des traits d'union (un pour chaque chiffre).

(*) The general rule in reports of all kinds is, however, that missing figures shall be replaced by hyphens (one for each figure).

(*) La regola generale per i bollettini informativi di ogni genere sarà tuttavia quella di sostituire le cifre mancanti con dei trattini (uno per ogni cifra).

I_1I_1 BBBDD FwwTT cbWVH ALaNh
RRjjr C_1ddVV

I_2I_2 BBBDD FwwTT cbWVH ALaNh
RRjjr C_1ddVV

I_3I_3 BBBDD, etc...
etc...
etc

Pilot I_1I_1 $h_1$ddvv $h_1$ddvv $h_1$ddvv etc...
I_2I_2 $h_1$ddvv $h_1$ddvv $h_1$ddvv etc...
I_3I_3 $h_1$ddvv etc..
etc...
etc...

Temp I_1I_1 YYGG BBTTH BBTTH etc...
......00000
$B_1B_1B_1t_1t_1$ etc...
I_2I_2 YYGG BBTTH BBTTH etc.
......00000
$B_1B_1B_1t_1t_1$, etc...
I_3I_3 YYGG BBTTH, etc.
etc ..
etc .

Pour les observations à d'autres heures, la forme serait la même, sauf que le groupe RRjjr serait omis.

B. MESSAGES DES NAVIRES EN MER.

Les quatre premiers groupes de ces messages seront de la forme

PQLLL WGG BBDDF wwVhd

Les autres groupes sont établis selon les besoins nationaux.

C. MESSAGES HORAIRES ET AUTRES MESSAGES FRÉQUENTS POUR L'AVIATION ET DANS D'AUTRES BUTS SPÉCIAUX.

(a) La formule normale des messages sera :

$I_nI_n(V_s)$ xxVhL NDDFz

avec l'adjonction toutes les trois heures d'un groupe

$C_a$ddF_1S,

Ca représentant le type de nuage auquel se réfère ddF_1.

x x et z représentent le temps présent et le temps passé. Les Codes à utiliser pour xx et z seront ultérieurement préparés et seront, autant que possible, uniformes pour des régions de climat similaire. Ces Codes seront publiés au Bulletin Officiel de la Commission Internationale de Navigation Aérienne.

Une des formules du Code est :

$I_nI_n(V_s)$ wwVhL NDDFW

(b) Lorsqu'on aura besoin de plus amples renseignements, la forme sera, toutes les trois ou six heures

$I_nI_n(V_s)$ BBBDD FwwTT cbWVH
ALaNh $C_a$ddF_1S

Remarque — Lorsque, pour une cause quelconque, V_s ne pourra être donné, on ne le remplacera par aucun trait d'union. Lorsqu'aucun des renseignements du groupe $C_a$ddF_1S ne pourra être donné, on supprimera tout le groupe. Dans tous les autres cas, on emploiera, de façon normale (*), des traits d'union pour souligner le manque d'information.

D. FORMULE ABRÉGÉE POUR MESSAGES COLLECTIFS EMBRASSANT UN CONTINENT ENTIER.

La forme des observations de chaque station sera :

$I_nI_nI_n$ BBDDF w_1TTK'R *pour les observations à 0700 T.M.G.*

$I_nI_nI_n$ BBDDF w_1TTK'W *pour les observations aux autres heures.*

I_1I_1 BBBDD FwwTT cbWVH ALaNh
RRjjr C_1ddVV

I_2I_2 BBBDD FwwTT cbWVH ALaNh
RRjjr C_1ddVV

I_3I_3 BBBDD etc ..
etc...
etc...

Pilot I_1I_1 $h_1$ddvv $h_1$ddvv $h_1$ddvv etc...
I_2I_2 $h_1$ddvv $h_1$ddvv $h_1$ddvv etc..
I_3I_3 $h_1$ddvv etc...
etc...
etc ..

Temp I_1I_1 YYGG BBTTH BBTTH etc...
.....00000
$B_1B_1B_1t_1t_1$ etc...
I_2I_2 YYGG BBTTH BBTTH etc.
.....00000
$B_1B_1B_1t_1t_1$ etc...
I_3I_3 YYGG BBTTH etc.
etc...
etc ..

For observations at other hours the form would be the same, except that the group RRjjr would not be included.

B. REPORTS FROM SHIPS AT SEA.

The first four groups of these messages are in the form .

PQLLL WGG BBDDF wwVhd

The remaining groups are arranged according to national requirements.

C. HOURLY AND OTHER FREQUENT REPORTS FOR AVIATION AND OTHER SPECIAL PURPOSES.

(a) The normal form for reports is :

$I_nI_n(V_s)$ xxVhL NDDFz

with the addition, every three hours, of a group

$C_a$ddF_1S,

where Ca is the type of cloud to which ddF_1 refer.

xx and z represent the present weather and past weather. The codes to be used for xx and z will be devised at a later date and will be, as far as possible, uniform over regions of similar climate. These codes will be published in the Official Bulletin of the International Commission for Air Navigation.

One of the forms of the Code is .

$I_nI_n(V_s)$ wwVhL NDDFW

(b) If fuller information is required, then every three or six hours the form is :

$I_nI_n(V_s)$ BBBDD FwwTT cbWVH
ALaNh $C_a$ddF_1S

NOTE. *When, for any reason, V_s cannot be given, no hyphen is inserted in its place. If none of the information in the group $C_a$ddF_1S can be given, the whole group is omitted. In all other cases hyphens are used, in the normal way (*), to denote lack of information.*

D. ABBREVIATED FORM FOR COLLECTIVE MESSAGES COVERING A WHOLE CONTINENT.

The form of report for each station is :

$I_nI_nI_n$ BBDDF w_1TTK'R *for observations at 0700 G.M.T.*

$I_nI_nI_n$ BBDDF w_1TTK'W *for observations at other hours.*

I_1I_1 BBBDD FwwTT cbWVH ALaNh
RRjjr C_1ddVV

I_2I_2 BBBDD FwwTT cbWVH ALaNh
RRjjr C_1ddVV

I_3I_3 BBBDD ecc..
ecc...
ecc...

Pilot I_1I_1 $h_1$ddvv $h_1$ddvv $h_1$ddvv ecc.
I_2I_2 $h_1$ddvv $h_1$ddvv $h_1$ddvv ecc ..
I_3I_3 $h_1$ddvv ecc...
ecc...
ecc...

Temp I_1I_1 YYGG BBTTH BBTTH ecc .
.....00000
$B_1B_1B_1t_1t_1$ ecc ..
I_2I_2 YYGG BBTTH BBTTH ecc..
.....00000
$B_1B_1B_1t_1t_1$ ecc...
I_3I_3 YYGG BBTTH ecc...
ecc...
ecc...

Per le osservazioni di altre ore la forma sarebbe la stessa, salvo che per il gruppo RRjjr il quale verrebbe omesso.

B. BOLLETTINI DELLE NAVI IN MARE.

I quattro primi gruppi di questi bollettini avranno la forma :

PQLLL WGG BBDDF wwVhd

Gli altri gruppi saranno stabiliti secondo i bisogni nazionali.

C. BOLLETTINI ORARI ED ALTRI BOLLETTINI FREQUENTI PER L'AVIAZIONE E PER ALTRI SCOPI SPECIALI.

(a) La forma normale di questi bollettini sarà :

$I_nI_n(V_s)$ xxVhL NDDFz

con l'aggiunta ad ogni tre ore di un gruppo :

$C_a$ddF_1S

Ca rappresentando il tipo di nube al quale si riferisce ddF_1.

I simboli xx e z rappresentano il tempo presente e il tempo passato. Le tabelle cifranti da utilizzarsi per xx e z verranno preparate dalla Sottocommissione di Meteorologia e saranno, per quanto è possibile, le stesse per tutte le regioni aventi uno stesso clima. Dette tabelle saranno pubblicate nel Bollettino Ufficiale della Commissione Internazionale di Navigazione Aerea.

Una delle forme sarebbe la seguente :

$I_nI_n(V_s)$ wwVhL NDDFW.

(b) Allorchè si avrà necessità di più ampie informazioni, la forma sarà ogni tre ore od ogni sei ore la seguente :

$I_nI_n(V_s)$ BBBDD FwwTT cbWVH
ALaNh $C_a$ddF_1S

NOTA. *—Allorchè, per una causa qualunque, V_s non potrà essere fornita, essa non verrà sostituita da nessun trattino. Quando nessuna delle informazioni del gruppo CaddF_1S potrà essere fornita, si sopprimerà tutto il gruppo. In tutti gli altri casi si impiegheranno come di uso normale (*), dei trattini per segnalare la mancanza d'informazioni.*

D. FORMULA ABBREVIATA PER I BOLLETTINI CUMULATIVI ABBRACCIANTI UN CONTINENTE INTERO

La forma delle osservazioni per ogni stazione sarà :

$I_nI_nI_n$ BBDDF w_1TTK'R *per le osservazioni delle 0700 (tempo medio di Greenwich)*

$I_nI_nI_n$ BBDDF w_1TTK'W *per le osservazioni delle altre ore.*

(*) *La règle générale pour les messages de toute nature, sera toutefois que les chiffres manquants seront remplacés par des traits d'union (un pour chaque chiffre).*

(*) *The general rule in reports of all kinds is however, that missing figures shall be replaced by hyphens (one for each figure).*

(*) *La regola generale per i bollettini informativi di ogni genere sarà tuttavia quella di sostituire le cifre mancanti con dei trattini (uno per ogni cifra).*

III. DESCRIPTION DES CODES

CODE I

TEMPS *AU MOMENT DE L'OBSERVATION ET CARACTÈRES GÉNÉRAUX DU TEMPS* (ww)

Notes. — 1. Il y a lieu de remarquer qu'en général on donnera dans les messages les chiffres les plus élevés du Code qui s'appliquent à la description du temps.

2. Pour le choix de ww, *on ne tiendra pas compte des phénomènes qui se sont produits plus d'une heure avant l'heure d'observation, mais seulement des phénomènes qui ont eu lieu pendant l'heure précédant l'heure fixée pour l'observation.*

Beau ou peu nuageux (Nébulosité 0-5):	Chiffres du Code
La nébulosité a diminué	00
Pas de changement apparent	01
La nébulosité a augmenté	02
Précipitation en vue	03
Avec halo solaire ou lunaire	04
Après brouillard ou brume ou tempête de poussière	05
Après pluie ou bruine	06
Après neige, pluie et neige mêlées ou grêle	07
Avec ou après tonnerre et éclairs dans les environs	08
Après orage	09

Nuageux ou couvert (Nébulosité 6-10):	
La nébulosité a diminué	10
Pas de changement apparent	11
La nébulosité a augmenté	12
Précipitation en vue	13
Avec halo solaire ou lunaire	14
Après brouillard ou brume ou tempête de poussière	15
Après pluie ou bruine	16
Après neige, pluie et neige mêlées ou grêle	17
Avec ou après tonnerre et éclairs dans les environs	18
Après orage	19

Brouillard ou légère brume avec:		
Ciel clair au zénith	*à peine commencé*	20
Ciel apparemment couvert	*à peine commencé*	21
Ciel clair au zénith	*intermittent*	22
Ciel apparemment couvert	*intermittent*	23
Ciel clair au zénith	*Depuis un certain temps mais s'est éclairci*	24
Ciel apparemment couvert	*Depuis un certain temps mais s'est éclairci*	25
Ciel clair au zénith	*Depuis un certain temps*	26
Ciel apparemment couvert	*Depuis un certain temps*	27
Ciel clair au zénith	*Depuis un certain temps mais s'est épaissi.*	28
Ciel apparemment couvert	*Depuis un certain temps mais s'est épaissi.*	29

Note. — On se servira seulement des chiffres 20-29 lorsque la visibilité sera inférieure à deux kilomètres.

Averses:	
Légères avec pluie	30
» *avec grêle ou pluie et grêle*	31
» *avec pluie et neige mêlées*	32
» *avec neige*	33
Fortes avec pluie; se sont améliorées	34
» *avec pluie*	35
» *avec pluie; ont augmenté*	36
» *avec grêle ou pluie et grêle*	37
» *avec pluie et neige mêlées*	38
» *avec neige*	39

Bruine	
Faible intermittente	40
» *continue*	41
» *mais a augmenté*	42
Modérée mais a diminué	43
» *intermittente*	44
Modérée continue	45
» *mais a augmenté*	46
Forte mais a diminué	47
» *intermittente*	48
» *continue*	49

III. SPECIFICATION OF THE SCALES

CODE I

WEATHER *AT ACTUAL TIME OF OBSERVATION AND GENERAL CHARACTER OF WEATHER* (ww)

Notes. — (1) In interpreting reports it is to be noted that, as a rule, the largest number in the scale which is appropriate to the weather is reported.

(2) In selecting the numbers for ww *no account is to be taken of phenomena which occurred more than one hour before the time of observation, but only of phenomena which occurred during the interval of one hour preceding the fixed hour of observation.*

Fine or Fair (Cloud 0-5):	Code figures
Cloud has decreased	00
No apparent change	01
Cloud has increased	02
Precipitation within sight	03
With solar or lunar halo	04
After fog or mist (or dust storm)	05
After rain or drizzle	06
After snow, sleet or hail	07
With or after thunder and lightning in neighbourhood	08
After thunderstorm	09

Cloudy or Overcast (Cloud 6-10):	
Cloud has decreased	10
No apparent change	11
Cloud has increased	12
Precipitation within sight	13
With solar or lunar halo	14
After fog or mist (or dust storm)	15
After rain or drizzle	16
After snow, sleet or hail	17
With or after thunder and lightning in neighbourhood	18
After thunderstorm	19

Fog or Mist:		
But clear in zenith	*just begun*	20
And apparently overcast	*just begun*	21
But clear in zenith	*intermittent*	22
And apparently overcast	*intermittent*	23
But clear in zenith	*for some time, has become thinner*	24
And apparently overcast	*for some time, has become thinner*	25
But clear in zenith	*for some time*	26
And apparently overcast	*for some time*	27
But clear in zenith	*for some time, has become thicker*	28
And apparently overcast	*for some time, has become thicker*	29

Note. — Numbers 20-29 are not to be used unless visibility is less than two kilometres.

Passing showers:	
Slight with rain	30
» » *hail or rain and hail*	31
» » *sleet*	32
» » *snow*	33
Heavy with rain, has become better	34
» » *rain*	35
» » *rain; has become worse*	36
» » *hail or rain and hail*	37
» » *sleet*	38
» » *snow*	39

Drizzle:	
Slight occasional	40
» *continuous*	41
» *but has increased*	42
Moderate but has decreased	43
» *occasional*	44
Moderate continuous	45
» *but has increased*	46
Thick but has decreased	47
» *occasional*	48
» *continuous*	49

III. DESCRIZIONE DEI CIFRARI

TABELLA CIFRANTE I

TEMPO *AL MOMENTO DELL'OSSERVAZIONE E CARATTERI GENERALI DEL TEMPO* (ww)

Note. — (1) E' opportuno segnalare che, in generale, si daranno nei bollettini le cifre le più elevate della tabella cifrante, le quali si applicano alla descrizione del tempo.

(2) Per la scelta di ww, *non si terrà conto dei fenomeni che si sono prodotti al di là di un' ora prima dell' ora di osservazione, ma solo di quelle che hanno avuto luogo durante l'ora che precede quella fissata per l'osservazione.*

Cielo sereno o poco nuvoloso (nebulosità 0-5):	*Numeri di cifratura*
La nebulosità è diminuita	00
Nessuna variazione apparente	01
La nebulosità è aumentata	02
Precipitazione in vista	03
Con alone solare o lunare	04
Dopo nebbia o caligine o tempesta di polvere	05
Dopo pioggia o pioggerella	06
Dopo neve, pioggia e neve mescolate o grandine	07
Con o dopo tuono e fulmini nei dintorni	08
Dopo temporale	09

Nuvoloso o coperto (nebulosità 6-10):	
La nebulosità è diminuita	10
Nessuna variazione apparente	11
La nebulosità è aumentata	12
Precipitazione in vista	13
Con alone solare o lunare	14
Dopo nebbia o caligine (o tempesta di polvere)	15
Dopo pioggia o pioggerella	16
Dopo neve, pioggia e neve mescolate o grandine	17
Con o dopo tuono e fulmini nei dintorni	18
Dopo temporale	19

Nebbia o caligine leggera:		
Cielo sereno allo zenit	*appena iniziata*	20
Cielo apparentemente coperto	*appena iniziata*	21
Cielo sereno allo zenit	*intermittente*	22
Cielo apparentemente coperto	*intermittente*	23
Cielo sereno allo zenit	*Da un certo tempo ma diradatasi*	24
Cielo apparentemente coperto	*Da un certo tempo ma diradatasi*	25
Cielo sereno allo zenit	*Da un certo tempo*	26
Cielo apparentemente coperto	*Da un certo tempo*	27
Cielo sereno allo zenit	*Da un certo tempo, ma con susseguente addensamento*	28
Cielo apparentemente coperto	*Da un certo tempo, ma con susseguente addensamento*	29

Nota. - Si impiegheranno soltanto le cifre 20-29 quando la visibidlità sarà inferiore ai due chilometri.

Rovescio:	
Leggèro di pioggia	30
» *di grandine o pioggia e grandine*	31
» *di pioggia e neve mescolate*	32
» *di neve*	33
Forte di pioggia; si constata miglioramento	34
» *di pioggia*	35
» *di pioggia; si constata aumento*	36
» *di grandine o pioggia e grandine*	37
» *di pioggia o neve mescolate*	38
» *di neve*	39

Pioggerella:	
Debole intermittente	40
» *continua*	41
» *ma in aumento*	42
Moderata, ma in diminuzione	43
» *intermittente*	44
Moderata, continua	45
» *ma in aumento*	46
Forte, ma in diminuzione	47
» *intermittente*	48
» *continua*	49

ANNEXE G
ANNEX
ALLEGATO

Code	Français	English	Italiano
	Pluie :	*Rain :*	*Pioggia :*
50	*Légère intermittente*	*Slight occasional*	*Leggera intermittente*
51	» *continue*	» *continuous*	» *continua*
52	» *mais a augmenté*	» *but has increased*	» *ma in aumento*
53	*Modérée mais a diminué*	*Moderate but has decreased*	*Moderata, ma in diminuzione*
54	» *intermittente*	» *occasional*	» *intermittente*
55	» *continue*	» *continuous*	» *continua*
56	» *mais a augmenté*	» *but has increased*	» *ma in aumento*
57	*Forte mais a diminué*	*Heavy but has decreased*	*Forte, ma in diminuzione*
58	» *intermittente*	» *occasional*	» *intermittente*
59	» *continue*	» *continuous*	» *continua*
	Neige ou neige et grêle :	*Snow or snow and hail*	*Neve o neve e grandine :*
60	*Légère intermittente*	*Slight occasional*	*Leggera intermittente*
61	» *continue*	» *continuous*	» *continua*
62	» *mais a augmenté*	» *but has increased*	» *ma in aumento*
63	*Modérée mais a diminué*	*Moderate but has decreased*	*Moderata, ma in diminuzione*
64	» *intermittente*	» *occasional*	» *intermittente*
65	» *continue*	» *continuous*	» *continua*
66	» *mais a augmenté*	» *but has increased*	» *ma in aumento*
67	*Forte mais a diminué*	*Heavy but has decreased*	*Forte, ma in diminuzione*
68	» *intermittente*	» *occasional*	» *intermittente*
69	» *continue*	» *continuous*	» *continua*
	Pluie et neige mêlées	*Sleet or Rain and Snow :*	*Pioggia e neve mescolate :*
70	*Légère intermittente*	*Slight occasional*	*Leggera intermittente*
71	» *continue*	» *continuous*	» *continua*
72	» *mais a augmenté*	» *but has increased*	» *ma in diminuzione*
73	*Modérée mais a diminué*	*Moderate but has decreased*	*Moderata, ma in diminuzione*
74	» *intermittente*	» *occasional*	» *intermittente*
75	» *continue*	» *continuous*	» *continua*
76	» *mais a augmenté*	» *but has increased*	» *ma in aumento*
77	*Forte mais a diminué*	*Heavy but has decreased*	*Forte, ma in diminuzione*
78	» *intermittente*	» *occasional*	» *intermittente*
79	» *continue*	» *continuous*	» *continua*
	Grêle ou pluie et grêle	*Hail or Rain and Hail :*	*Grandine o pioggia e grandine :*
80	*Légère intermittente*	*Slight occasional*	*Leggera intermittente*
81	» *continue*	» *continuous*	» *continua*
82	» *mais a augmenté*	» *but has increased*	» *ma in aumento*
83	*Modérée mais a diminué*	*Moderate but has decreased*	*Moderata, ma in diminuzione*
84	» *intermittente*	» *occasional*	» *intermittente*
85	» *continue*	» *continuous*	» *continua*
86	» *mais a augmenté*	» *but has increased*	» *ma in aumento*
87	*Forte mais a diminué*	*Heavy but has decreased*	*Forte, ma in diminuzione*
88	» *intermittente*	» *occasional*	» *intermittente*
89	» *continue*	» *continuous*	» *continua*
	Orage (ou ligne de grain) :	*Thunderstorm (or line squall) :*	*Temporale :*
90	*Orage léger sans grêle*	*Slight thunderstorm without hail*	*Temporale leggero senza grandine*
91	» » *avec grêle*	» » *with hail*	» *leggero con grandine*
92	» *modéré sans grêle*	*Moderate thunderstorm without hail*	*Temporale moderato senza grandine*
93	» » *avec grêle*	» » *with hail*	» » *con grandine*
94	*Orage violent sans grêle* } *sans coup de vent*	*Heavy thunderstorm without hail* } *without gale*	*Temporale violento senza grandine* } *senza colpo di vento*
95	» » *avec grêle* } *sans coup de vent*	» » *with hail* } *without gale*	» » *con grandine* } *senza colpo di vento*
96	» » *sans grêle* } *avec coup de vent*	» » *without hail* } *with gale*	» » *senza grandine* } *con colpo di vento*
97	» » *avec grêle* } *avec coup de vent*	» » *with hail* } *with gale*	» » *con grandine* } *con colpo di vento*
98	*Ligne de grain sans grêle*	*Line squall without hail*	*Linea di groppo senza grandine*
99	» » *avec grêle*	» » *with hail*	» » *con grandine*

CODE II — CARACTÉRISTIQUE DE LA TENDANCE BAROMÉTRIQUE PENDANT LES TROIS HEURES PRÉCÉDANT L'HEURE D'OBSERVATION (c)

Chiffre du Code		
0 = 0 ou +	*Stationnaire ou en hausse*	*Le baromètre est à ce moment plus haut qu'il n'était il y a trois heures*
1 = + 0	*En hausse puis stationnaire*	
2 = + —	*En hausse puis en baisse*	
3 = — + ou 0 +	*En baisse ou stationnaire puis en hausse*	
4 = variable +	*Variable mais en hausse*	
5 = —	*En baisse*	*Le baromètre est à ce moment plus bas qu'il n'était il y a trois heures*
6 = — 0	*En baisse puis stationnaire*	
7 = — +	*En baisse puis en hausse*	
8 = 0 — ou + —	*Stationnaire ou en hausse puis en baisse*	
9 = variable —	*Variable mais en baisse*	

CODE II — CHARACTERISTIC OF BAROMETRIC TENDENCY DURING THE THREE HOURS PRECEDING THE TIME OF OBSERVATION (c)

Code figure		
0 = 0 or +	*Steady or rising*	*The barometer is now higher than, or the same as, three hours ago.*
1 = + 0	*Rising then steady*	
2 = + —	*Rising then falling*	
3 = — + or 0 +	*Falling or steady then rising*	
4 = unsteady +	*Unsteady but rising.*	
5 = —	*Falling*	*The barometer is now lower than three hours ago.*
6 = — 0	*Falling then steady*	
7 = — +	*Falling then rising*	
8 = 0 — or + —	*Steady or rising then falling*	
9 = unsteady —	*Unsteady but falling*	

TABELLA CIFRANTE II — CARATTERISTICA DELLA TENDENZA BAROMETRICA DURANTE LE TRE ORE CHE PRECEDONO L'ORA DI OSSERVAZIONE (c)

Numero di cifratura		
0 = 0 oppure +	*Stazionario od in salita*	*Il barometro è in questo momento più alto di quanto non lo fosse tre ore prima.*
1 = + 0	*In salita, poi stazionario*	
2 = + —	*In salita, poi in discesa*	
3 = — + oppure 0 +	*In discesa o stazionario poi in salita*	
4 = variabile +	*Variabile, ma in salita*	
5 = —	*In discesa*	*Il barometro è in questo momento più basso di quanto non lo fosse tre ore prima.*
6 = — 0	*In discesa, poi stazionario*	
7 = — +	*In discesa, poi in salita*	
8 = 0 — oppure + —	*Stazionario od in salita poi in discesa*	
9 = variabile —	*Variabile, ma in salita*	

CODE II (a)

VALEUR ET CARACTÉRISTIQUE DE LA TENDANCE BAROMÉTRIQUE EXPRIMÉES PAR UN SEUL CHIFFRE (K')

Chiffre du Code		Variation dans les trois dernières heures en demi-millibars
	Pression barométrique :	
0	stationnaire	0 ou 1
1	en hausse lente	2 ou 3
2	en hausse	4 à 7
3	en hausse rapide	8 à 12
4	en hausse très rapide	plus de 12
5	en baisse lente	2 ou 3
6	en baisse	4 à 7
7	en baisse rapide	8 à 12
8	en baisse très rapide	plus de 12

CODE II (a)

AMOUNT AND CHARACTERISTIC OF BAROMETRIC TENDENCY EXPRESSED BY A SINGLE FIGURE (K')

Code figure		Change in last three hours in half-millibars
	Barometer :	
0	Steady	0 or 1
1	rising slowly	2 or 3
2	rising	4 to 7
3	rising quickly	8 to 12
4	rising very rapidly	more than 12
5	falling slowly	2 or 3
6	falling	4 to 7
7	falling quickly	8 to 12
8	falling very rapidly	more than 12

TABELLA CIFRANTE II (a)

VALORE E CARATTERISTICA DELLA TENDENZA BAROMETRICA ESPRESSA MEDIANDE UNA SOLA CIFRA (K')

Numero di cifratura		Variazione nelle tre ultime ore espressa in mezzi millibar
	Pressione barometrica :	
0	stazionaria	0 oppure 1
1	in lenta salita	2 oppure 3
2	in salita	4 a 7
3	in salita rapida	8 a 12
4	in salita rapidissima	oltre i 12
5	in lenta discesa	2 oppure 3
6	in discesa	4 a 7
7	in discesa rapida	8 a 12
8	in discesa rapidissima	oltre i 12

CODE III

TEMPS DEPUIS LA DERNIÈRE OBSERVATION (W)

Chiffre du Code	Sans précipitations
0	Beau ou peu nuageux
1	Nuageux
2	Continuellement couvert
3	Brouillard ou brume
4	Brouillard épais
	Avec précipitations
5	Averses
6	Pluie ou bruine
7	Neige ou pluie et neige mêlées
8	Grêle ou pluie et grêle
9	Orage

CODE III

PAST WEATHER IN INTERVAL SINCE LAST REPORT (W)

Code figure	Without precipitation
0	Fair or fine
1	Cloudy
2	Overcast continuously
3	Fog or mist
4	Thick fog
	Precipitation
5	Passing showers
6	Rain or drizzle
7	Snow or sleet
8	Hail or rain and hail
9	Thunderstorm

TABELLA CIFRANTE III

TEMPO TRASCORSO DALL'ULTIMA OSSERVAZIONE (W)

Numero di cifratura	Senza precipitazioni
0	Sereno o poco nuvoloso
1	Nuvoloso
2	Coperto persistentemente
3	Nebbia o caligine
4	Nebbia fitta
	Con precipitazioni
5	Rovesci
6	Pioggia o pioggerella
7	Neve o pioggia e neve mescolate
8	Grandine o pioggia e grandine
9	Temporale

CODE IV

VISIBILITÉ HORIZONTALE (V) (V_s) ET (v)

Chiffre du Code		Objets :
0	invisibles à	50 mètres (55 yards)
1	invisibles à	200 mètres (220 yards)
2	invisibles à	500 mètres (550 yards)
3	invisibles à	1.000 mètres (1.100 yards)
4	invisibles à	2.000 mètres (1 mille 1/4)
5	invisibles à	4.000 mètres (2 milles 1/2)
6	invisibles à	10.000 mètres (6 milles 1/4)
7	invisibles à	20.000 mètres (12 milles 1/2)
8	invisibles à	50.000 mètres (31 milles)
9	visibles à	50.000 mètres ou plus.

CODE IV

HORIZONTAL VISIBILITY (V) (V_s) AND (v)

Code figure		Objects :
0	not visible at	50 metres (55 yards)
1	not visible at	200 metres (220 yards)
2	not visible at	500 metres (550 yards)
3	not visible at	1,000 metres (1,100 yards)
4	not visible at	2,000 metres (1 1/4 miles)
5	not visible at	4,000 metres (2 1/2 miles)
6	not visible at	10,000 metres (6 1/4 miles)
7	not visible at	20,000 metres (12 1/2 miles)
8	not visible at	50,000 metres (31 miles)
9	visible at	50,000 metres or more.

TABELLA CIFRANTE IV

VISIBILITA ORIZZONTALE (V) (V_s) E (v)

Numero di cifratura		Oggetti :
0	invisibili a	50 metri (55 yard)
1	invisibili a	200 metri (220 yard)
2	invisibili a	500 metri (550 yard)
3	invisibili a	1.000 metri (1.100 yard)
4	invisibili a	2.000 metri (1 miglio 1/4)
5	invisibili a	4.000 metri (2 miglia 1/2)
6	invisibili a	10.000 metri (6 miglia 1/4)
7	invisibili a	20.000 metri (12 miglia 1/2)
8	invisibili a	50.000 metri (31 miglia)
9	visibili a	50.000 metri o più.

CODE V

HUMIDITÉ RELATIVE (H)

Chiffre du Code	
0	95 à 100 pour cent
9	90 à 94 pour cent
8	80 à 89 pour cent
7	70 à 79 pour cent
6	60 à 69 pour cent
5	50 à 59 pour cent
4	40 à 49 pour cent
3	30 à 39 pour cent
2	20 à 29 pour cent
1	10 à 19 pour cent

CODE V

RELATIVE HUMIDITY (H)

Code figure	
0	95 to 100 per cent
9	90 to 94 per cent
8	80 to 89 per cent
7	70 to 79 per cent
6	60 to 69 per cent
5	50 to 59 per cent
4	40 to 49 per cent
3	30 to 39 per cent
2	20 to 29 per cent
1	10 to 19 per cent

TABELLA CIFRANTE V

UMIDITÀ RELATIVA (H)

Numero di cifratura	
0	95 a 100 per cento
9	90 a 94 per cento
8	80 a 89 per cento
7	70 a 79 per cento
6	60 a 69 per cento
5	50 a 59 per cento
4	40 a 49 per cento
3	30 a 39 per cento
2	20 a 29 per cento
1	10 a 19 per cento

CODE VI

FORME DES NUAGES (A, a, C, C_1, C_a)

Chiffre du Code		
1	Cirrus	Ci.
2	Cirro-stratus	Ci. St.
3	Cirro-cumulus	Ci. Cu.
4	Alto-cumulus	A. Cu.
5	Alto-stratus	A. St.
6	Strato-cumulus	St. Cu.
7	Nimbus	Nb.
8	Cumulus ou fracto-cumulus	Cu. ou Fr. Cu.
9	Cumulo-nimbus	Cu. Nb.
0	Stratus ou fracto-stratus	St. ou Fr. St.

CODE VI

CLOUD FORM (A, a, C, C_1, C_a)

Code figure		
1	Cirrus	Ci.
2	Cirro-stratus	Ci. St.
3	Cirro-cumulus	Ci. Cu.
4	Alto-cumulus	A. Cu.
5	Alto-stratus	A. St.
6	Strato-cumulus	St. Cu.
7	Nimbus	Nb.
8	Cumulus or fracto-cumulus	Cu. or Fr. Cu.
9	Cumulo-nimbus	Cu. Nb.
0	Stratus or fracto-stratus	St. or Fr. St.

TABELLA CIFRANTE VI

FORMA DELLE NUBI (A, a, C, C_1, C_a)

Numero di cifratura		
1	Cirri	Ci.
2	Cirro-strati	Ci. St.
3	Cirro-cumuli	Ci. Cu.
4	Alto-cumuli	A. Cu.
5	Alto-strati	A. St.
6	Strato-cumuli	St. Cu.
7	Nembi	Nb.
8	Cumuli o fracto-cumuli	Cu. oppure Fr. Cu.
9	Cumulo-nembi	Cu. Nb.
0	Strati o fracto-strati	St. oppure Fr. St.

CODE VII

HAUTEUR AU-DESSUS DU SOL DE LA BASE DU NUAGE LE PLUS BAS (h)

Chiffre du Code	Mètres	Pieds anglais
0	0 à 50	0 à 150
1	50 à 100	150 à 300
2	100 à 200	300 à 600
3	200 à 300	600 à 1000
4	300 à 600	1000 à 2000
5	600 à 1000	2000 à 3000
6	1000 à 1500	3000 à 5000
7	1500 à 2000	5000 à 6500
8	2000 à 2500	6500 à 8000
9	Pas de nuages bas	Pas de nuages bas

CODE VIII

HAUTEUR DE PLUIE (RR)

La hauteur de pluie est exprimée en millimètres entiers avec les exceptions suivantes.

Explication de certaines significations

Chiffres du Code	Significations
91	0,1 millimètre
92	0,2 millimètre
93	0,3 millimètre
94	0,4 millimètre
95	0,5 millimètre
96	0,6 millimètre
97	Un peu de pluie mais pas mesurable
98	Plus de 90 millimètres
99	Mesure impossible ou imprécise

CODE VIII (a)

HAUTEUR DE PLUIE PENDANT LES 24 HEURES PRÉCÉDENTES (R)

Chiffre du Code	
0	Pas de pluie
1	Traces ou 0,1 millimètre
2	0,2 à 2 mm.
3	2 à 5 mm.
4	5 à 10 mm.
5	10 à 15 mm.
6	15 à 20 mm.
7	20 à 30 mm.
8	30 à 50 mm.
9	au-dessus de 50 mm.

CODE IX

ÉTAT DE LA MER ET DE LA HOULE (S)

Chiffre du Code		
0	Pas de houle.	Mer calme ou légèrement agitée.
1	Houle modérée.	
2	Forte houle.	
3	Pas de houle.	Mer modérée
4	Houle modérée.	
5	Forte houle.	
6	Mer assez forte.	
7	Forte mer.	
8	Très forte mer.	
9	Vagues en montagnes.	

CODE IX (a)

CARACTÉRISTIQUES DE LA HOULE AU LARGE (K)

Chiffre du Code		
0	Pas de houle ou légère houle.	Mer unie ou modérée
1	Houle modérée.	
2	Forte houle.	
3	Large houle en surface.	
4	Houle confuse.	
5	Pas ou peu de houle.	Mer grosse
6	Houle modérée.	
7	Forte houle.	
8	Large houle en surface.	
9	Houle brouillée.	

CODE X

HEURE DU COMMENCEMENT DE LA PRÉCIPITATION (r).

Chiffre du Code	
0	Pas de pluie
1	0 à 1 heure avant l'heure d'observation

CODE VII

HEIGHT ABOVE GROUND OF BASE OF LOWEST CLOUD PRESENT (h)

Code figure	Metres	Feet
0	0 to 50	0 to 150
1	50 to 100	150 to 300
2	100 to 200	300 to 600
3	200 to 300	600 to 1000
4	300 to 600	1000 to 2000
5	600 to 1000	2000 to 3000
6	1000 to 1500	3000 to 5000
7	1500 to 2000	5000 to 6500
8	2000 to 2500	6500 to 8000
9	No low cloud	No low cloud

CODE VIII

AMOUNT OF RAINFALL (RR)

The amount of rainfall is expressed in whole millimetres with the following exceptions :

Specification of certain meanings

Code figures	Meaning.
91	0.1 mm.
92	0.2 mm.
93	0.3 mm.
94	0.4 mm.
95	0.5 mm.
96	0.6 mm.
97	Some rain but not measurable
98	More than 90 mm.
99	Measurement impossible or unreliable.

CODE VIII (a)

AMOUNT OF RAINFALL DURING PRECEDING 24 HOURS (R)

Code figure	
0	No rain.
1	Trace or 0.1 mm.
2	0.2 to 2 mm.
3	2 to 5 mm.
4	5 to 10 mm.
5	10 to 15 mm.
6	15 to 20 mm.
7	20 to 30 mm.
8	30 to 50 mm.
9	above 50 mm.

CODE IX

STATE OF SEA AND SWELL (S)

Code figure		
0	No swell.	Calm or slight sea.
1	Moderate swell.	
2	Heavy swell.	
3	No swell.	Moderate sea.
4	Moderate swell.	
5	Heavy swell.	
6	Rather rough sea.	
7	Rough sea.	
8	Very rough sea.	
9	Mountainous sea.	

CODE IX (a)

CHARACTERISTIC OF SWELL IN THE OPEN SEA (K)

Code figure		
0	No or slight swell.	and sea smooth to moderate.
1	Moderate swell.	
2	Heavy swell.	
3	Long low swell.	
4	Confused swell.	
5	No or slight swell.	and sea rough.
6	Moderate swell.	
7	Heavy swell.	
8	Long low swell.	
9	Confused swell.	

CODE X

TIME OF COMMENCEMENT OF PRECIPITATION (r)

Code figure	
0	No rain
1	0 to 1 hour before time of observation

TABELLA CIFRANTE VII

ALTEZZA AL DISOPRA DEL SUOLO DELLA NUBE PIU BASSA (h)

Numero di cifratura	Metri	Piedi inglesi
0	0 a 50	0 a 150
1	50 a 100	150 a 300
2	100 a 200	300 a 600
3	200 a 300	600 a 1000
4	300 a 600	1000 a 2000
5	600 a 1000	2000 a 3000
6	1000 a 1500	3000 a 5000
7	1500 a 2000	5000 a 6500
8	2000 a 2500	6500 a 8000
9	Nessuna nube bassa	Nessuna nube bassa

TABELLA CIFRANTE VIII

QUANTITA DI ACQUA RACCOLTA (RR)

La quantità di acqua raccolta è espressa in millimetri interi salvo le eccezioni che seguono :

Spiegazione del significato corrispondente

Numero di cifratura	Nessuna precipitazione
91	0,1 millimetro
92	0,2 millimetro
93	0,3 millimetro
94	0,4 millimetro
95	0,5 millimetro
96	0,6 millimetro
97	Piccola quantità ma non misurabile
98	Oltre i 90 millimetri
99	Misura impossibile od inattendibile

TABELLA CIFRANTE VIII (a)

ALTEZZA DI PIOGGIA DURANTE LE 24 ORE PRECEDENTI (R)

Numero di cifratura	
0	Nessuna precipitazione
1	Traccie o 0,1 millimetro
2	0,2 a 2 millimetri
3	2 a 5 millimetri
4	5 a 10 millimetri
5	10 a 15 millimetri
6	15 a 20 millimetri
7	20 a 30 millimetri
8	30 a 50 millimetri
9	al disopra dei 50 millim.

TABELLA CIFRANTE IX

STATO DEL MARE E DEL MOTO ONDOSO (S)

Numero di cifratura		
0	Nessun moto ondoso	Mare calmo o superficie leggermente mossa
1	Moto ondoso moderato	
2	Moto ondoso forte	
3	Nessun moto ondoso	Mare mosso
4	Moto ondoso moderato	
5	Moto ondoso forte	
6	Mare grosso (onde abbastanza alte)	
7	Mare grosso (con onde alte)	
8	Mare grosso (con onde altissime)	
9	Onde a montagna	

TABELLA CIFRANTE IX (a)

CARATTERISTICA DEL MOTO ONDOSO AL LARGO (K)

Numero di cifratura		
0	Nessun moto ondoso o moto ondoso leggero.	Mare liscio o moderato
1	Moto ondoso moderato.	
2	Moto ondoso forte.	
3	Onda lunga in superficie.	
4	Moto ondoso confuso.	
5	Nessun moto ondoso o moto ondoso leggero.	Mare grosso
6	Moto ondoso moderato.	
7	Moto ondoso forte.	
8	Onda lunga in superficie.	
9	Moto ondoso confuso.	

TABELLA CIFRANTE X

ORA DI INIZIO DELLA PRECIPITAZIONE (r)

Numero di cifratura	
0	Nessuna precipitazione.
1	0 ad 1 ora prima dell'ora dell'osservazione

2	1 à 2 heures avant l'heure d'observation
3	2 à 3 heures avant l'heure d'observation
4	3 à 4 heures avant l'heure d'observation
5	4 à 5 heures avant l'heure d'observation
6	5 à 6 heures avant l'heure d'observation
7	6 à 8 heures avant l'heure d'observation
8	8 à 10 heures avant l'heure d'observation
9	Plus de 10 heures avant l'heure d'observation.
—	Pas d'observation.

CODE XI

HAUTEURS AUXQUELLES SE RAPPORTENT LES OBSERVATIONS DU VENT EN ALTITUDE (h_t)

Chiffre du Code	Mètres		Pieds (employés dans les messages britanniques)
	au-dessus du niveau de la mer		
1	200	ou	1.000
2	500	ou	2.000
3	1.000	ou	3 000
4	1.500	ou	5.000
5	2.000	ou	7.000
6	3.000	ou	10.000
7	4.000	ou	13.000
8	5.000	ou	17.000
9	6.000	ou	20.000

Pour les hauteurs supérieures à 6.000 mètres on reprend les chiffres du Code avec la signification suivante :

0	7.000	—
1	8.000	25.000
2	9.000	30.000
3	10.000	—
4	11.000	35.000
5	12.000	40.000
6	13.000	—
7	14.000	45.000
8	15.000	50.000
9	16.000	—

Note. — Lorsque les messages synoptiques ne comprennent pas l'observation du vent au sol de stations dont on transmet les sondages par ballon pilote, on fait précéder les groupes de chiffres donnant le vent en altitude à ces stations d'un groupe $h_t$ddvv supplémentaire donnant le vent au sol dans le même code que les observations en altitude, c'est-à-dire : direction selon l'échelle 01-36 et vitesse en kilomètres à l'heure. Le chiffre 0 (zéro) est utilisé comme premier chiffre de ce groupe supplémentaire.

CODE XII

HAUTEURS AUXQUELLES SE RAPPORTENT LES OBSERVATIONS DE TEMPÉRATURE ET D'HUMIDITÉ EN ALTITUDE (H_t)

(Aucun chiffre conventionnel ne sera télégraphié)

200 mètres, 500 mètres — au-dessus du niveau du sol.

1.000 mètres, 1.500 mètres, 2.000 mètres, 2.500 mètres, 3.000 mètres, 4.000 mètres, 5.000 mètres, 6.000 mètres — au-dessus du niveau moyen de la mer.

CODE XIII

QUARTIER DU GLOBE (Q)

Chiffre du Code	Latitude	Longitude	
1	N.	O.	Pression barométrique en millibars.
2	N.	E.	
3	S.	O.	
4	S.	E.	
5	N.	O.	Pression barométrique en millimètres.
6	N.	E.	
7	S.	O.	
8	S.	E.	

2	1 to 2 hours before time of observation
3	2 to 3 hours before time of observation
4	3 to 4 hours before time of observation
5	4 to 5 hours before time of observation
6	5 to 6 hours before time of observation
7	6 to 8 hours before time of observation
8	8 to 10 hours before time of observation
9	above 10 hours before time of observation.
—	No observation.

CODE XI

HEIGHT AT WHICH UPPER WIND IS REPORTED (h_t)

Code figure	Metres		Feet (used in British reports)
	above mean sea level		
1	200	or	1,000
2	500	or	2,000
3	1,000	or	3,000
4	1,500	or	5,000
5	2,000	or	7,000
6	3,000	or	10,000
7	4,000	or	13,000
8	5,000	or	17,000
9	6,000	or	20,000

For heights above 6,000 metres the figures of the code are taken with the following meanings :

0	7,000	—
1	8,000	25,000
2	9,000	30,000
3	10,000	—
4	11,000	35,000
5	12,000	40,000
6	13,000	—
7	14,000	45,000
8	15,000	50,000
9	16,000	—

Note. — When the synoptic reports do not include the observation of wind at the surface at stations whose pilot-balloon results are transmitted, the groups of figures giving the upper wind at each of these stations are preceded by an additional group $h_t$ddvv giving the wind at the surface in the same code as the observations of upper wind, viz. direction on scale 01-36 and velocity in kilometres per hour. The figure 0 (zero) is used as the first figure of this additional group.

CODE XII

HEIGHTS AT WHICH UPPER AIR TEMPERATURE AND HUMIDITY ARE REPORTED (H_t)

(No code figure telegraphed)

200 metres, 500 metres — above ground.

1,000 metres, 1,500 metres, 2,000 metres, 2,500 metres, 3,000 metres, 4,000 metres, 5,000 metres, 6,000 metres — above mean sea level.

CODE XIII

QUARTER OF GLOBE (Q)

Code figure	Latitude	Longitude	
1	N.	W.	Barometer in millibars.
2	N.	E.	
3	S.	W.	
4	S.	E.	
5	N.	W.	Barometer in millimetres.
6	N.	E.	
7	S.	W.	
8	S.	E.	

2	1 ad 2 ore prima dell'ora dell'osservazione
3	2 ad 3 ore prima dell'ora dell'osservazione
4	3 ad 4 ore prima dell'ora dell'osservazione
5	4 ad 5 ore prima dell'ora dell'osservazione
6	5 ad 6 ore prima dell'ora dell'osservazione
7	6 ad 8 ore prima dell'ora dell'osservazione
8	8 ad 10 ore prima dell'ora dell'osservazione
9	Più di 10 ore prima dell'ora dell' osservazione.
—	Nessuna osservazione.

TABELLA CIFRANTE XI

ALTEZZE ALLE QUALI SI RIFERISCONO LE OSSERVAZIONI DEL VENTO IN QUOTA (h_t)

Numero di cifratura	Metri		Piedi (impiegati nei bollettini inglesi)
	sul livello del mare		
1	200	oppure	1.000
2	500	oppure	2.000
3	1.000	oppure	3.000
4	1.500	oppure	5.000
5	2.000	oppure	7.000
6	3.000	oppure	10.000
7	4.000	oppure	13.000
8	5.000	oppure	17.000
9	6.000	oppure	20.000

Per le altezze superiori a 6.000 metri si ripetono le cifre della tabella cifrante con il seguente significato

0	7.000	—
1	8.000	25.000
2	9.000	30.000
3	10.000	—
4	11.000	35.000
5	12.000	40.000
6	13.000	—
7	14.000	45.000
8	15.000	50.000
9	16.000	—

Nota. — Quando i messaggi sinottici non comprendono l'osservazione del vento al suolo delle stazioni delle quali si trasmettono i sondaggi fatti con pallone pilota, le cifre che indicano il vento in quota a queste stazioni si fanno precedere da un gruppo supplementare h ddvv che indica il vento al suolo con la stessa tabella cifrante delle osservazioni in quota, cioè direzion secondo la scala 01-36 e velocità in chilometri ora. La cifra 0 (zero) è impiegata come prima cifra di questo gruppo supplementare.

TABELLA CIFRANTE XII

ALTEZZE ALLE QUALI SI RIFERISCONO LE OSSERVAZIONI DI TEMPERATURA E DI UMIDITÀ IN QUOTA (H_t)

(Nessuna cifra convenzionale dovrà essere trasmessa nel telegramma) :

200 metri, 500 metri — al disopra del livello del suolo.

1.000 metri, 1.500 metri, 2.000 metri, 2.500 metri, 3 000 metri, 4.000 metri, 5.000 metri, 6.000 metri — al disopra del livello medio de mare.

TABELLA CIFRANTE XIII

QUADRANTE DEL GLOBO (Q)

Numero di cifratura	Latitudine	Longitudine	
1	Nord	Ovest	Pressione barometrica in millibar
2	Nord	Est	
3	Sud	Ovest	
4	Sud	Est	
5	Nord	Ovest	Pressione barometrica in millimetri.
6	Nord	Est	
7	Sud	Ovest	
8	Sud	Est	

CODE XIV

VITESSE APPROXIMATIVE DES NUAGES BAS (F_l)

Chiffre du Code	Vitesse moyenne correspondante exprimée en Km à l'heure	en milles à l'heure	Limites de vitesse exprimées en Km à l'heure	en milles à l'heure
	moins de :			
0	5	3	0-7	0-4
1	15	10	8-22	5-14
2	30	20	23-37	15-24
3	45	30	38-52	25-34
4	60	40	53-67	35-44
5	75	50	68-82	45-54
6	90	60	83-97	55-64
7	105	70	98-112	65-74
8	120	80	113-127	75-84
9	135	90	128-142	85-94

CODE XIV

APPROXIMATE SPEED OF LOW CLOUD (F_l)

Code figure	Corresponding mean speed in km. per hour	in miles per hour	Limits of speed in km. per hour	in miles per hour
	Less than :			
0	5	3	0-7	0-4
1	15	10	8-22	5-14
2	30	20	23-37	15-24
3	45	30	38-52	25-34
4	60	40	53-67	35-44
5	75	50	68-82	45-54
6	90	60	83-97	55-64
7	105	70	98-112	65-74
8	120	80	113-127	75-84
9	135	90	128-142	85-94

TABELLA CIFRANTE XIV

VELOCITÀ APPROSSIMATIVA DELLE NUBI BASSE (F_l)

Numero di cifratura	Velocità media corrispondente espressa in chil all'ora	in miglia all'ora	Limiti di velocità espressa in chil all'ora	in miglia all'ora
	meno di :			
0	5	3	0-7	0-4
1	15	10	8-22	5-14
2	30	20	23-37	15-24
3	45	30.	38-52	25-34
4	60	40	53-67	35-44
5	75	50	68-82	45-54
6	90	60	83-97	55-64
7	105	70	98-112	65-74
8	120	80	113-127	75-84
9	135	90	128-142	85-94

CODE XV

TEMPS PENDANT UN GRAIN OU UN ORAGE (w_2).

Temps	Sans orage	Avec orage
Pas de précipitation	1	5
Pluie	2	6
Neige	3	7
Grêle	4	8

CODE XV

WEATHER DURING A SQUALL OR THUNDERSTORM (w_2).

Weather	Without thr	With thr
No precipitation	1	5
Rain	2	6
Snow	3	7
Hail	4	8

TABELLA CIFRANTE XV

TEMPO DURANTE UN GROPPO OD UN TEMPORALE (w_2).

Tempo	senza temporale	con temporale
Nessuna precipitazione	1	5
Pioggia	2	6
Neve	3	7
Grandine	4	8

CODE XVI

LE TEMPS (w_3)

1 Pluie ou bruine
2 Neige ou grêle
3 Orage
4 Tempête

CODE XVI

WEATHER (w_3)

1 - Rain or drizzle
2 - Snow or hail
3 - Thunderstorm
4 Gale

TABELLA CIFRANTE XVI

STATO DEL TEMPO (w_3)

1 - Pioggia o pioggerella
2 - Neve o grandine
3 - Temporale
4 - Tempesta

CODE XVII

Force du vent d'après l'échelle de Beaufort (F)

(Vitesse mesurée à une hauteur d'environ 6 mètres au-dessus d'un terrain plat et dégagé).

Chiffres Beaufort	Mètres par seconde	Limites de vitesse kms par h.	Milles par heure
0	0-0,5	0-1	0-1
1	0,6-1,7	2-6	2-3
2	1,8-3,3	7-12	4-7
3	3,4-5,2	13-18	8-11
4	5,3-7,4	19-26	12-16
5	7,5-9,8	27-35	17-21
6	9,9-12,4	36-44	22-27
7	12,5-15,2	45-54	28-33
8	15,3-18,2	55-65	34-40
9	18,3-21,5	66-77	41-48
10	21,6-25,1	78-90	49-56
11	25,2-29	91-104	57-65
12	> 29	> 104	> 65

CODE XVII

Force of the wind on the Beaufort scale (F)

(Speed measured at a height of about 6 metres above flat and open ground).

Beaufort figures	metres per second	Speed limits kms per h.	Miles per hour
0	0-0.5	0-1	0-1
1	0.6-1.7	2-6	2-3
2	1.8-3.3	7-12	4-7
3	3.4-5.2	13-18	8-11
4	5.3-7.4	19-26	12-16
5	7.5-9.8	27-35	17-21
6	9.9-12.4	36-44	22-27
7	12.5-15.2	45-54	28-33
8	15.3-18.2	55-65	34-40
9	18.3-21.5	66-77	41-48
10	21.6-25.1	78-90	49-56
11	25.2-29	91-104	57-65
12	> 29	> 104	> 65

TABELLA CIFRANTE XVII

Forza del vento secondo la scala di Beaufort (F)

(velocità misurata ad una altezza di circa 6 metri al disopra di un terreno piano e sgombro).

Cifre Beaufort	Metri al secondo	Limiti di velocità km. all'ora	Miglia all'ora
0	0-0,5	0-1	0-1
1	0,6-1,7	2-6	2-3
2	1,8-3,3	7-12	4-7
3	3,4-5,2	13-18	8-11
4	5,3-7,4	19-26	12-16
5	7,5-9,8	27-35	17-21
6	9,9-12,4	36-44	22-27
7	12,5-15,2	45-54	28-33
8	15,3-18,2	55-65	34-40
9	18,3-21,5	66-77	41-48
10	21,6-25,1	78-90	49-56
11	25,2-29	91-104	57-65
12	> 29	> 104	> 65

APPENDICE G3

CODE ABRÉGÉ POUR MESSAGES PAR RADIO-TÉLÉPHONIE AUX PILOTES EN VOL

Les messages transmis par radio-téléphonie aux pilotes en vol comprendront :

(a) L'heure de l'observation et le nom de la station.

(b) Les conditions météorologiques à l'heure et à la station indiquées sous (a), sous une des formes suivantes :

ou un exposé en clair,

ou un seul groupe de cinq chiffres ; ce groupe aura la forme symbolique :

$$I_n I_n w_3 V h$$

donnant l'indicatif de la station, le temps, la visibilité et la hauteur des nuages bas selon les Codes de l'Appendice G2.

APPENDIX G3

ABBREVIATED CODE FOR REPORTS TO PILOTS IN THE AIR BY RADIO-TELEPHONY

When reports are transmitted to pilots in the air by radio-telephony each report should consist of :

(a) The hour of observation and the name of the station.

(b) The weather at the time and place referred to in (a), in one of the following forms :

Either a statement in plain language or a single group of five figures.

The group will be of the symbolic form :

$$I_n I_n w_3 V h$$

giving the index figure of the station, the weather, the visibility and the height of the low cloud, in the codes of Appendix G2.

APPENDICE G3

CIFRARIO ABBREVIATO PER BOLLETTINO TRASMESSI RADIOTELEFONICAMENTE AI PILOTI IN VOLO

I bollettini trasmessi mediante radiotelefonia ai piloti in volo comprenderanno :

(a) L'ora dell'osservazione ed il nome della stazione ;

(b) Le condizioni meteorologiche all'ora e nella stazione indicata in (a) sotto una delle forme seguenti :

una descrizione in chiaro.

oppure un sol gruppo, di cinque cifre che avrà la forma simbolica :

$$I_n I_n w_3 V h$$

fornente il nominativo della stazione, lo stato del tempo, la visibilità e l'altezza delle nubi basse secondo la tabella cifrante dell' Appendice G2.

TABLEAU 1. — EXEMPLE DE REPRÉSENTATION SCHÉMATIQUE DES CARACTÈRES DU TEMPS (Echelle 1 : 1)

TABLE 1. — EXAMPLE OF SCHEMATIC REPRESENTATION OF CHARACTER OF WEATHER (Scale 1 : 1)

TAVOLA 1. — ESEMPIO DI RAPPRESENTAZIONE SCHEMATICA DEI CARATTERI DEL TEMPO (Scala 1 : 1)

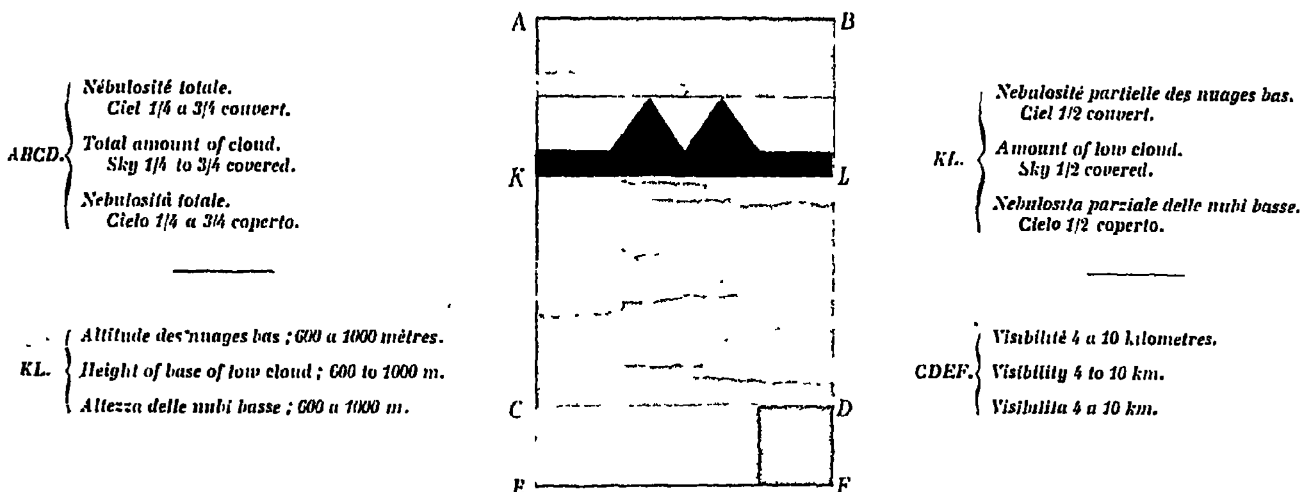


TABLEAU 2. — DIFFÉRENTS MODES DE REPRÉSENTATION SCHÉMATIQUE DES CARACTÈRES DU TEMPS (Echelle 1 : 2)

TABLE 2. — DIFFERENT MODES OF SCHEMATIC REPRESENTATION OF CHARACTER OF WEATHER (Scale 1 : 2)

TAVOLA 2. — DIFFERENTI MODI DI RAPPRESENTAZIONE SCHEMATICA DEI CARATTERI DEL TEMPO (Scala 1 : 2)

1 — Ciel clair. Clear sky. Cielo sereno.

2 — Ciel 1/4 à 3/4 couvert. Sky 1/4 to 3/4 covered. Cielo 1/4 a 3/4 coperto.

3 — Ciel couvert avec trous. Sky covered (with openings in the cloud). Cielo coperto con spiazzi.

4 — Ciel entièrement couvert. Sky completely overcast. Cielo inter. coperto.

5 — Orage ou grain. Thunderstorm or line squall. Temporale o groppo.

6 — Pluie. Rain. Pioggia.

7 — Averses. Passing showers. Rovesci.

8 — Averses de grêle (ou de grêle et pluie). Showers of hail (or of hail and rain). Rovesci di grandine o di grandine e pioggia)

9 — Neige. Snow. Neve.

10 — Pluie et neige mêlées. Sleet. Pioggia e neve mescolate.

11 — Tempête de sable. Sandstorm. Tempesta di sabbia.

12 — Brouillard. Fog. Nebbia.

13 — Brouillard avec ciel clair au zénith. Fog with clear sky in the zenith. Nebbia con cielo sereno allo zenit.

NOTE. — Les symboles additionnels suivants peuvent être facultativement employés :

a) Deux symboles, semblables aux symboles n° 9 et 10 ci-dessus mais avec les coins bleus analogues à ceux du symbole n° 7, pour représenter les « averses de neige » et les « averses de pluie et de neige mêlées ».

b) Un symbole, semblable au symbole n° 8 mais sans coins bleus, pour représenter la précipitation de grêle et pluie lorsqu'elle n'a pas le caractère d'averse.

NOTE. — Additional symbols as follows may optionally be employed.

a) Two symbols, similar to symbols Nos. 9 and 10 but with blue corners similar to those of No. 7, for representing « snow showers » and « sleet showers ».

b) A symbol, similar to symbol No. 8 but without blue corners, for representing precipitation with hail and rain when the precipitation is not in the form of showers.

NOTA. — I simboli addizionali seguenti possono essere facoltativamente impiegati :

a) Due simboli, simili a quelli n° 9 e 10 di cui sopra, ma con degli angoli turchini analoghi a quelli del simbolo n° 7, per rappresentare i « rovesci di neve » ed i « rovesci di pioggia e neve mescolate ».

b) Un simbolo simile a quello n° 8 ma senza angoli turchini, per rappresentare la precipitazione di grandine e pioggia quando essa non abbia carattere di rovescio.

TABLEAU 3. — REPRÉSENTATION SCHÉMATIQUE DE LA VISIBILITÉ (Échelle 1 : 2).
TABLE 3. — SCHEMATIC REPRESENTATION OF VISIBILITY (Scale 1 : 2).
TAVOLA 3 — RAPPRESENTAZIONE SCHEMATICA DELLA VISIBILITÀ (Scala 1 : 2).

de 0 à 1 kilom. Barrette entièrement teintée.	de 1 à 2 kilom. Barrette teintée 3/4	de 2 à 4 kilom. Barrette teintée 1/2.	de 4 à 10 kilom. Barrette teintée 1/4.	Supérieure à 10 kilom. Barrette blanche.	Renseignements non parvenus.
0 to 1 kilom. Cross-piece completely tinted	1 to 2 kilom. Cross-piece 3/4 tinted.	2 to 4 kilom. Cross-piece 1/2 tinted.	4 to 10 kilom. Cross-piece 1/4 tinted.	More than 10 kilom. White Cross-piece.	Information not received.
da 0 a 1 kilom. Striscia interamente tinteggiata.	da 1 a 2 kilom. Striscia tinteggiata 3/4.	da 2 a 4 kilom. Striscia tinteggiata 1/2	da 4 a 10 kilom. Striscia tinteg. 1/4.	oltre 10 kilom. Striscia bianca.	Informaz. non pervenuta.

NOTA — Pour la visibilité inférieure à 1000 mètres, on donnera la visibilité sur la barrette en chiffres rouges de la forme V 50 ; V 200 ; V 500

NOTE — For visibility less than 1000 metres, the visibility should be given on the plate in red figures in the form V 50 ; V 200 ; V 500.

NOTA Per la visibilità inferiore a 1000 metri, si darà la visibilità sulla sbarretta in cifre rosse della forma ; V 50 ; V 200 ; V 500.

TABLEAU 4. — REPRÉSENTATION D'UN CIEL 1/4 COUVERT BAS AUX DIFFÉRENTES ALTITUDES (Échelle 1 : 2).
TABLE 4. — REPRESENTATION OF SKY 1/4 COVERED WITH LOW CLOUD AT DIFFERENT HEIGHTS (Scale 1 : 2).
TAVOLA 4. — RAPPRESENTAZIONE DI UN CIELO 1/4 COPERTO DA NUBI BASSE ALLE DIVERSE ALTITUDINI (Scala 1 : 2).

0 à 200 m	200 à 300 m.	300 à 600 m.	600 à 1000 m.	1000 à 1500 m.
0 to 200 m	200 to 300 m.	300 to 600 m.	600 to 1000 m.	1000 to 1500 m.

NOTA — Lorsque les nuages sont à moins de 200 mètres, la hauteur de base des nuages au-dessus du sol sera donnée en mètres en chiffres rouges sur le symbole du nuage

NOTE — When the cloud is below 200 metres, the height of the base of the cloud in metres above the ground should be given in red figures on the cloud symbol

NOTA Quando le nubi sono a meno di 200 m. l'altezza della base delle nubi al di sopra il suolo sarà data in metri in cifre rosse sul simbolo delle nubi.

TABLEAU 5. — REPRÉSENTATION SCHÉMATIQUE DE LA NÉBULOSITÉ PARTIELLE DES NUAGES BAS.
TABLE 5. — SCHEMATIC REPRESENTATION OF AMOUNT OF LOW CLOUDS.
TAVOLA 5. — RAPPRESENTAZIONE SCHEMATICA DELLA NEBULOSITÀ DELLE NUBI BASSE IN QUARTI.

Ciel 1/4 couvert	Ciel 1/2 couvert.	Ciel 3/4 couvert.	Ciel couvert.	Renseignements manquants
Sky 1/4 covered	Sky 1/2 covered.	Sky 3/4 covered.	Completely overcast.	Information not available.
Cielo 1/4 coperto	Cielo 1/2 coperto.	Cielo 3/4 coperto	Cielo coperto.	Informazioni mancanti

TABLEAU 6. — COULEURS À EMPLOYER.
TABLE 6. — COLOURS TO BE EMPLOYED.
TAVOLA 6. — COLORI DA IMPIEGARE.

Barrettes de nébulosité des nuages bas.	Cross-piece for low cloud amount.	Sbarrette di nebulosità bassa.
Partie inférieure des plaques. Barrettes noires. Orage. Tempête de sable.	Lower part of panels. Black cross-piece. Thunderstorm. Sandstorm.	Parte inferiore delle placche. Sbarrette nere. Temporale. Tempesta di sabbia.
Plaquettes de nébulosité.	Panels for cloud amount.	Placche della nebulosità.
Nuages bas. Pluie. Averses. Grêle. Neige. Pluie et neige mêlées.	Low clouds. Rain. Passing showers. Hail. Snow. Sleet.	Nubi basse. Pioggia. Rovesci. Grandine. Neve. Pioggia e neve.
Brouillard.	Fog.	Nebbia.
Visibilité.	Visibility.	Visibilità.
Ciel clair. Ciel 1/4 à 3/4 couvert. Ciel couvert avec trous. Averses. Grêle. Brouillard avec ciel clair au zénith.	Clear sky. 1/4 to 3/4 overcast. Sky covered (with openings in the cloud). Passing showers. Hail. Fog with clear sky in zenith.	Cielo sereno. Cielo 1/4 a 3/4 coperto. Cielo coperto con spiazzi. Rovesci. Grandine. Nebbia con cielo sereno allo zenit.
Grain. Orage. Tempête de sable.	Squall. Thunderstorm. Sandstorm.	Groppo. Temporale. Tempesta di sabbia.
Visibilité.	Visibility.	Visibilità.

Le troisième chiffre a la signification donnée au Code XVI ci-dessus.

(c) Toute addition en clair que rendraient nécessaire des conditions exceptionnelles qui ne seraient pas comprises dans le groupe de chiffres.

The third figure has the meaning indicated in Code XVI above.

(c) Any plain language which is necessary owing to exceptional conditions not covered by the group of figures.

La terza cifra ha il significato dato nella Tabella cifrante XVI che precede.

(c) Qualunque aggiunta in chiaro resa necessaria da condizioni eccezionali che non risultino comprese nel gruppo cifrato.

APPENDICE G_4

CARTE SYNOPTIQUE

L'échelle de la carte sera, autant que possible l'échelle internationale de 1/10.000.000e, pour les zones plus petites de 1/5.000.000e et pour celles de plus d'importance de 1/20.000.000e.

La direction du vent à chaque station sera indiquée au moyen d'une flèche orientée comme le vent, c'est-à-dire la pointe tournée du côté vers lequel souffle le vent. La vitesse du vent sera exprimée au moyen de barbules ajoutées à la queue de la flèche servant à indiquer la direction, suivant l'échelle de Beaufort de 0 à 12, chaque degré de cette échelle étant représenté par une barbule.

APPENDIX G_4

SYNOPTIC CHART

The scale of the chart should, if possible, be the internationally recommended scale 1 : 10,000,000 for smaller areas 1 : 5,000,000 and for larger areas 1 : 20,000,000.

The wind direction at each station will be indicated by means of an arrow flying with the wind i. e. pointing in the direction in which the wind is blowing. The speed of the wind will be expressed on the Beaufort scale of 0 to 12, by means of feathers added to the tail of the arrow which shows the direction, each degree of the said scale being represented by one feather. Up to Beaufort number 4, the feathers should be all

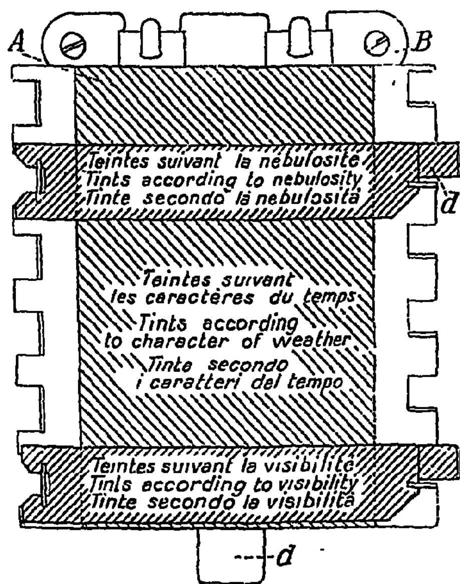
APPENDICE G_4

CARTA SINOTTICA

La scala della carta sarà, per quanto è possibile, quella internazionale di 1/10.000.000; per le zone più piccole di 1/5.000.000 e per quelle più estese di 1/20.000.000.

La direzione del vento ad ogni stazione sarà indicata per mezzo di una freccia orientata come il vento, cioè con la punta rivolta dal lato verso il quale il vento soffia. La velocità del vento verrà raffigurata per mezzo di barbe aggiunte alla coda della freccia, utilizzata per indicare la direzione, secondo la scala di Beaufort da 0 a 12. Ogni grado di questa scala è rappresentata da una barba.

PLAQUE, BARRETTE ET LAMELLE POUR AFFICHAGE DES CARACTÈRES DU TEMPS (Echelle 1 : 1).
PANEL, CROSS-PIECE AND BLADE FOR EXHIBITING CHARACTER OF WEATHER (Scale 1 : 1).
PLACCA, SBARRETTA E LAMELLA PER ESPOZIONE DEI CARATTERRI DEL TEMPO (Scala 1 : 1).



A
g
g'
d
e
e
d
g
g'

La plaque A est obtenue par poinçonnage dans une plaque de laiton à l'aide de poinçons, matrices et montages appropriés. Les pattes d'accrochage e, le doigt de manœuvre d de la plaque, ainsi que les griffes de fixation g et g' (rabattues perpendiculairement) sont réglés à la pince après poinçonnage.

Panel A is stamped out of a sheet of brass by means of suitable punches, dies and mounting. The hangers e, the handle d of the panel, as well as the fastening clips g and g' (Bent at right angles) are adjusted by pincers after punching.

La placca A è ottenuta mediante punzonatura da una placca d'ottone a mezzo di punzoni, matrici e montaggio adatti. Le appendici per l'agganciamento ed il dito di manovra d della placca, nonchè i ganci di fissaggio g e g' (ribattuti perpendicolarmente), sono aggiustati colla pinza dopo la punzonatura.

La lamelle de fixation B en laiton est poinçonnée en une seule fois.

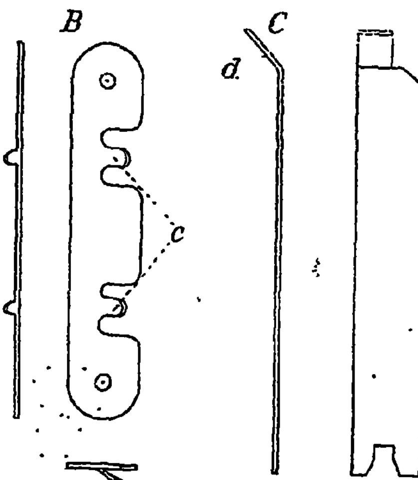
Les deux crochets c de fixation de la plaque sont réglés à la pince après poinçonnage.

The brass fastening blade B is punched in one operation.

The two fastening grips c of the panel are adjusted by pincers after punching.

La lamella di fissaggio B in ottone è punzonata in una sola volta.

I due ganci c di fissaggio della placca sono aggiustati colla pinza dopo la punzonatura.



La barrette de nébulosité ou de visibilité C en laiton est poinçonnée en une seule fois.

Le doigt d de manœuvre de la barrette est réglé à la pince après poinçonnage.

The cross-piece for low cloud or visibility C is punched in one operation.

The handle d of the cross-piece is adjusted by pincers after punching.

La sbarretta di nebulosità o di visibilità C in ottone è punzonata in una sola volta.

Il dito manovra d della sbarretta è aggiustato colla pinza dopo la punzonatura.

Jusqu'à la vitesse Beaufort 4, les barbules seront portées sur un seul côté de la flèche ; au-dessus de 4, quatre barbules figureront d'un côté, et une, deux, trois, quatre, etc... selon les cas, de l'autre.

Exemple : Un vent du Nord-Ouest, vitesse Beaufort 8 sera représenté de la façon suivante.



on one side of the arrow; above 4, four feathers should be on one side and one, two, three, four etc... as the case may be, on the other side.

Example : A North West wind, 8 on the Beaufort scale, will be shown as follows :



Fino alla velocità Beaufort 4, le barbe saranno riportate su di un solo lato della freccia, al disopra di 4, quattro barbe figureranno da un lato, ed una, due, tre, quattro ecc. secondo i casi, figureranno dall'altro lato.

Esempio : un vento di Nord-Ovest, velocità Beaufort 8, sarà rappresentato nel modo seguente:



La pression sera indiquée au moyen d'isobares et ne sera pas nécessairement donnée séparément pour chaque station. Le temps qu'il fait sera indiqué au moyen de lettres ou de symboles appropriés, de préférence les symboles recommandés par le Comité Météorologique International.

La température sera donnée en degrés entiers (C ou F). (1)

The pressure is indicated by isobars and need not be shown separately for individual stations. The current weather should be indicated by suitable letters or symbols, preferably the symbols recommended by the International Meteorological Committee.

The temperature should be shown in whole degrees (C or F). (1)

La pressione sarà indicata per mezzo di isobare e non sarà necessariamente data in modo separato per ciascuna stazione. Il tempo in atto sarà indicato per mezzo di lettere o di simboli appropriati e di preferenza verranno usati i simboli raccomandati dal Comitato Meteorologico Internazionale.

La temperatura sarà data in gradi interi (centigradi o Fahrenheit). (1)

APPENDICE G5

CARTES SCHÉMATIQUES

Les cartes schématiques seront figurées sur un panneau où est indiquée la position des stations météorologiques.

Il est recommandé d'utiliser deux cartes : l'une où l'on affichera les observations au fur et à mesure de leur arrivée et l'autre qui portera les renseignements de l'observation précédente.

L'échelle des cartes ne devra pas être inférieure à 1:1.000.000°, c'est-à-dire qu'elle pourra être de 1 :500.000° mais ne saurait être de 1:5.000.000°.

Le temps, la nébulosité et la visibilité sont indiqués par des accessoires de métal : un rectangle de 5 c/m × 4 c/m figure le temps, au-dessous duquel un rectangle allongé figure la visibilité ; sur le premier rectangle, à une hauteur variable suivant l'altitude des nuages bas, un rectangle allongé semblable à celui de la visibilité figure la nébulosité partielle des nuages bas.

(Voir les Tableaux en couleur)

APPENDIX G5

SKELETON MAPS

The skeleton maps will be made on a panel on which the position of the meteorological stations are shown.

It is recommended that two maps should be used : on one will be exhibited the observations as they arrive, and on the other the information given by the preceding observation.

The scale of the maps should not be less than 1 : 1,000,000, that is to say, it can be 1 : 500,000 but must not be 1 : 5,000,000.

The weather, cloud and visibility are indicated by metal accessories : a rectangle 5 cm. × 4 cm. shows the weather ; at the bottom of this rectangle a narrow rectangle represents the visibility; on the first rectangle at a height varying according to the altitude of the low cloud, a narrow rectangle similar to that of visibility, represents the amount of low cloud.

(See coloured plates)

APPENDICE G5

CARTE SCHEMATICHE

Le carte schematiche saranno riportate su di un pannello in cui sia indicata la posizione delle stazioni meteorologiche.

Si raccomanda di utilizzare due carte, l'una sulla quale si affiggeranno le osservazioni a mano a mano che arrivano, e l'altra che porterà le informazioni dell'osservazione precedente.

La scala delle carte non dovrà essere inferiori ad 1/1.000.000, vale a dire che essa potrà essere di 1/500.000, ma non potrà essere di 1/5.000.000.

Il tempo, la nebulosità e la visibilità, saranno indicati mediante accessori di metallo ; un rettangolo di centimetri cinque per quattro, rappresenta lo stato del tempo. Nella parte inferiore di detto rettangolo è riservata una striscia per raffigurare la nebulosità. Sul primo rettangolo, ad una altezza variabile secondo l'altezza delle nubi basse, una striscia rettangolare simile a quella della visibilità, raffigura la nebulosità parziale delle nubi basse.

(V. le tabelle colorate)

APPENDICE G6

TABLEAU SYNOPTIQUE POUR L'AFFICHAGE DES RENSEIGNEMENTS AUX AÉRODROMES (1)

1. Les tableaux d'affichage auront la forme ci-après qui est sensiblement la même que celle recommandée par le Comité Météorologique International. Celle-ci est basée sur ce principe que les renseignements présentant le plus d'importance pour la sécurité de la navigation aérienne doivent précéder ceux qui touchent de moins près à la sécurité et qui ont peut-être plus d'importance pour une exploitation économique. La forme est la suivante :

APPENDIX G6

TABULAR FORM FOR EXHIBITION OF INFORMATION ON AERODROMES (1)

1. The exhibition of information on aerodromes will be in the form hereafter which is practically the same as that recommended by the International Meteorological Committee. Such form is based on the principle that the information of greatest importance to safety of navigation should precede the information which affects safety to a smaller degree, and has perhaps more importance for economic working. The form is as follows :

APPENDICE G6

SPECCHIO SINOTTICO PER L'AFFISSIONE DELLE INFORMAZIONI NEGLI AEROPORTI (1)

1. Le tabelle di affissione avranno la forma qui sotto riportata, che è sensibilmente la stessa di quella raccomandata dal Comitato Meteorologico Internazionale. Detta forma si basa sul principio che le informazioni che presentano maggiore importanza per la sicurezza della navigazione aerea, debbano precedere quelle che interessano meno da vicino detta sicurezza e che hanno forse maggior significato per quanto è relativo ad una gestione. La forma è la seguente :

Heure	Station	Temps	Visibilité	Hauteur de la base des nuages bas	Nébulosité des nuages bas

Hour	Station	Weather	Visibility	Height of base of low cloud	Amount of low cloud

Ora	Stazione	Tempo	Visibilità	Altezza della base delle nubi basse	Nebulosità delle nubi basse

(1) Une nouvelle étude de cet Appendice est en cours.

(1) A further study of this Appendix is being

(1) Un nuovo studio di questa Appendice è in corso.

2. *Les autres renseignements concernant le climat d'une voie aérienne déterminée peuvent être donnés à droite du tableau ci-dessus. Les renseignements utiles pour une voie aérienne située dans une région tempérée seront indiqués comme suit :*

Nébulosité totale	*Direction et force du vent*	*Temps passé*	*Vent à 1000 m.*

2. *Other information depending on the climate of the airway concerned may also be given to the right of the above table. The information suitable to an airway situated in the temperate zone is as follows*

Total amount of cloud	*Direction and force of wind*	*Past weather*	*Wind at 1000 m.*

2. *Le altre informazioni concernenti il clima di una rotta aerea determinata, possono essere date a destra dello specchio di cui sopra. Le informazioni utili per una rotta aerea situata in una regione temperata saranno indicate come segue :*

Nebulosità totale	*Direzione e forza del vento*	*Tempo passato*	*Vento a 1000 metri*

Note : L'heure figurant sur ce tableau devra toujours être indiquée de façon précise, afin de ne pas prêter à confusion, par exemple : entre l'heure normale et l'heure d'été, ou entre l'heure T.M.G. et l'heure de l'Europe centrale.

Note. The hour to be used in this form should always be clearly indicated to prevent any risk of confusion, e.g. between Standard and Summer time, or between G.M.T. and Mid-European time.

Nota. — L'ora figurante su questo specchio dovrà sempre essere indicata in modo preciso onde non prestarsi a confusione, per esempio fra l'ora normale e l'ora estiva o tra l'ora del tempo medio di Greenwich e l'ora del tempo medio dell'Europa centrale.

3. *La vitesse et le vent en altitude au-dessus du niveau de la mer seront indiqués selon le tableau ci-après, l'altitude de la localité où aura été effectué le sondage devant toujours être donnée dans ce tableau.*

3. *Arrangements should be made for showing the wind at different heights above sea level in the form below, the altitude of the place where the upper wind observations were made being always given in this form.*

La velocità e il vento in altezza sul livello del mare saranno indicate secondo la tabella seguente : l'altezza della località dove si effettua il sondaggio sarà sempre data in questa tabella.

Trajet aérien de à

Sondage météorologique du 192 .

Heure	*Localité et son altitude*	*Vent*	*au sol*	*à 500 m.*	*à 1000 m.*	*à 1500 m.*	*à 2000 m.*	*à 3000 m.*	*à 4000 m.*	*Remarques et Avertissements*
		Direction (venant de)								
		Vitesse (Km/H)								
		Direction (venant de)								
		Vitesse (Km/H)								

Air Route from to

Upper winds dated 192

Time	*Place and its altitude*	*Wind*	*On the ground*	*at 500 m.*	*at 1000 m.*	*at 1500 m.*	*at 2000 m.*	*at 3000 m.*	*at 4000 m.*	*Remarks*
		Direction (coming from)								
		Speed (K/hr)								
		Direction (coming from)								
		Speed (K/hr)								

Tragitto aereo da a

Lancio di pallone pilota del 192

Ora	Località e sua altezza	Vento	al suolo	a 500 m.	a 1000 m.	a 1500 m.	a 2000 m.	a 3000 m.	a 4000 m.	Note e Segnalazioni
		Direzione (provenienti da)								
		Velocità (Km p. ora)								
		Direzione (provenienti da)								
		Velocità (Km p. ora)								

APPENDICE G7

MESSAGES D'AVERTISSEMENT DE PHÉNOMÈNES DANGEREUX ET D'AMÉLIORATION DU TEMPS (1)

I. GÉNÉRALITÉS

Les postes météorologiques d'observation rédigeront et transmettront sans délai par la voie la plus rapide l'un des messages indiqués ci-après dans les cas énumérés aux paragraphes suivants. Lorsque le message est transmis par T. S. F., il est recommandé de demander un accusé de réception.

Lorsque ces messages sont chiffrés, ils sont transmis dans la forme suivante :

1. Un mot indiquant la nature des renseignements transmis (grain, brouillard, neige, etc.).

2. Le nom en clair de la station où les observations sont effectuées.

3. Un groupe de quatre chiffres GGgg indiquant l'heure T. M. G. en heures et minutes, à laquelle les observations ont été effectuées.

4. Un ou plusieurs groupes de chiffres dont la signification varie selon les avertissements. La signification des symboles figure à l'Appendice G2; pour plus de clarté, la signification de certains symboles est reproduite ci-dessous.

II. PHÉNOMÈNES DANGEREUX

A. GRAINS ET ORAGES

Les avertissements de grains et d'orages sont rédigés et transmis dans les cas suivants :

1. Quand un orage survient à la station ou à une distance de la station telle que l'on puisse observer de la station la direction dans laquelle l'orage se déplace.

2. Quand un grain caractérisé passe au-dessus de la station.

Forme des messages.

Les avertissements de grains et d'orages sont rédigés dans la forme suivante :

Grain Nom de la station GGgg DF_mw_2TT

Le groupe DF_mw_2TT se traduit comme suit :

D = Direction d'où vient le phénomène (échelle de 0 à 8 : 0 = stationnaire; 1 = NE, 3 = SE..... 8 = N).

F_m = Force maxima du vent pendant le grain ou l'orage selon l'échelle de Beaufort avec les modifications suivantes.

*0 = force 10 ; 1 = force 11 ,
2 = force 12 ; 3 = force 0 à 3 ;
4 = force 4 ; 5 = force 6, etc.*

w_2 = Temps pendant le grain ou l'orage (Voir le tableau ci-après).

(1) Une nouvelle étude de cet Appendice est en cours.

APPENDIX G7

WARNINGS OF DANGEROUS PHENOMENA AND IMPROVEMENTS OF WEATHER (1)

I. GENERAL

Meteorological observing stations will prepare and transmit without delay and by the quickest route one of the reports indicated below in the cases enumerated in the following paragraphs. When the report is transmitted by W/T it is recommended that acknowledgment of receipt be demanded.

These reports, when in code, are transmitted in the following form .

1. An index word indicating the nature of the information transmitted (storm, fog, snow, etc.).

2. The name in clear of the station at which the observations are made.

3. A group of four figures GGgg indicating the time G. M. T., in hours and minutes, at which the observations were made.

4. One or more figure groups, the meaning of which varies according to the warnings. The meanings of the symbols appear in Appendix G2 ; for greater clearness the meaning of certain symbols is given below.

II. DANGEROUS PHENOMENA

A. SQUALLS AND THUNDERSTORMS

Warnings of squalls and thunderstorms are issued in the following cases :

1. When a thunderstorm occurs at the station or at such a distance from the station that the direction of motion of the storm can be observed from the station.

2. When a definite squall passes over the station.

Form of the reports.

Warnings of squalls and thunderstorms are prepared in the following form :

Grain Name of station GGgg DF_mw_2TT

The group DF_mw_2TT is decoded as follows :

D = Direction from which the phenomenon arrives (scale of 0 to 8 : 0 = stationnary ; 1 = NE, 2 = E, 3 = SE..... 8 = N).

F_m = Maximum force of wind during the storm or thunderstorm on the Beaufort scale with the following modifications:

*0 = force 10 ; 1 = force 11 ;
2 = force 12 ; 3 = force 0 to 3 ;
4 = force 4 ; 5 = force 5, etc.*

w_2 = weather during the storm or thunderstorm (See table below).

(1) A further study of this Appendix is being made.

APPENDICE G7

MESSAGGI DI INFORMATIVI DI FENOMENI PERICOLOSI E DI MIGLIORAMENTI DEL TEMPO (1)

I. GENERALITA

Le stazioni meteorologiche di osservazione redigeranno e trasmetteranno, senza indugio e per la via più rapida, uno dei messaggi indicati qui sotto nei casi numerati ai paragrafi seguenti. Quando il messaggio viene trasmesso mediante radiotelegrafia si raccomanda di richiedere il ricevuto.

Quando questi messaggi sono cifrati, essi dovranno essere trasmessi nella forma seguente :

1. Una parola indicante la natura delle informazioni trasmesse (groppo, nebbia, neve, ecc.).

2. Il nome in chiaro della stazione in cui le osservazioni vengono effettuate.

3. Un gruppo di quattro cifre GGgg indicante l'ora (ora e minuti) di tempo medio Greenwich in cui le osservazioni vengono effettuate.

4. Uno o parecchi gruppi di cifre, il cui significato varia secondo le informazioni. Il significato dei simboli figura nell'appendice G2 ; per maggior chiarezza il significato di alcuni simboli è riportato in quanto segue :

II. FENOMENI PERICOLOSI

A GROPPI E TEMPORALI

Le informazioni di groppi e di temporali vengono redatte e trasmesse nei casi seguenti :

1. Quando un temporale sopravviene nella stazione o ad una distanza tale da poter essere osservata dalla stazione medesima la direzione dalla quale il temporale proviene.

2. Quando un groppo caratterizzato passa al di sopra della stazione.

Forma di messaggi.

Le informazioni di groppi e di temporali sono redatte secondo la forma seguente :

Groppo Nome della stazione GGgg DF_mw_2TT

Il gruppo DF_mw_2TT si traduce come segue :

D = Direzione di provenienza del fenomeno (scala da 0 ad 8 : 0 = stazionario, 1 = NE ; 3 = SE..... 8 = N).

F_m = Forza massima del vento durante il groppo od il temporale, secondo la scala di Beaufort colle modificazioni seguenti :

*0 = forza 10 ; 1 = forza 11 .
2 = forza 12 ; 3 = forza 0 a 3 ;
4 = forza 4 ; 5 = forza 5 ecc.*

w_2 = Tempo durante il groppo o il temporale (vedi la tabella sottostante).

(1) Un nuovo studio di questa Appendice è in corso

TT = Température après l'arrivée du phénomène (indication facultative).

Temps pendant le grain ou l'orage : w_2		
Temps	*sans orage*	*avec orage*
Pas de précipitation	1	5
Pluie	2	6
Neige	3	7
Grêle	4	8

B. BROUILLARD OU MAUVAISE VISIBILITÉ

Les avertissements de brouillard ou de mauvaise visibilité sont rédigés et transmis dans les cas suivants :

1. Quand, le jour ou la nuit, la visibilité (1) diminuant par suite du brouillard ou d'un météore ne faisant pas l'objet d'un avertissement spécial, devient inférieure à 1.000 m.

2. Quand la visibilité, ayant été inférieure à 1.000 mètres, diminue encore et devient inférieure à 200 mètres.

Forme des messages.

Les avertissements de brouillard ou de mauvaise visibilité sont rédigés dans la forme suivante :

Brouillard Nom de la station GGgg xxVhL

On pourra, facultativement, indiquer en clair à la fin du message la distance en mètres de l'objet le plus éloigné dont on distingue la forme.

(Le groupe xxVhL est le premier des deux groupes de cinq chiffres pour messages horaires de l'Appendice G2, Section II, C, a) donnant la signification de xx).

C. CIEL BAS

Les avertissements de ciel bas sont rédigés et transmis dans les cas suivants :

1. Quand la hauteur de la base de la couche nuageuse la plus basse diminue et tombe au-dessous de 200 mètres.

2. Quand la hauteur de la base de la couche nuageuse la plus basse, ayant été inférieure à 200 mètres, diminue encore et tombe au-dessous de 50 mètres.

3. Quand la nébulosité des nuages inférieurs à 200 mètres devient supérieure à 3/4 couvert (par exemple stratus envahissant le ciel).

Forme des messages.

Les avertissements de ciel bas sont rédigés dans la forme suivante :

Ciel bas Nom de la station GGgg xxVhL

D. NEIGE

Les avertissements de neige sont rédigés et transmis au début d'une chute de neige, ou de pluie et de neige mélangées, ou de pluie et de grêle mélangées ; toutefois lorsque la précipitation est accompagnée des phénomènes caractéristiques du grain, le message sera rédigé suivant la forme A (Grains et Orages).

Forme des messages.

Les avertissements de neige sont rédigés dans la forme suivante :

Neige Nom de la station GGgg xxVhL

(1) L'obscurité provenant d'un défaut d'éclairement (nuit, éclipse, etc.), ne doit pas être confondue avec la mauvaise visibilité qui résulte d'un trouble de l'atmosphère dans le champ de vision horizontal de l'observateur (par exemple : brouillard, neige, poussière, etc...).

TT = temperature after arrival of phenomenon (optional).

Weather during the storm or thunderstorm : w_2		
Weather	*without thr*	*with thr*
No precipitation	1	5
Rain	2	6
Snow	3	7
Hail	4	8

B. FOG OR BAD VISIBILITY

Warnings of fog or bad visibility are issued in the following cases :

1. When, by day or night, the visibility (1), decreasing on account of the fog or other phenomenon not being itself the subject of a special warning, becomes less than 1,000 metres.

2. When the visibility, having been less than 1,000 metres further decreases and becomes less than 200 metres.

Form of the reports.

Warnings of fog or bad visibility are prepared in the following form

Fog Name of station GGgg xxVhL

Optionally, the distance in metres of the furthest object the nature of which can be distinguished, may be added in clear at the end of the report.

(The group xxVhL is the first of the two five-figure groups for hourly reports, in Appendix G2, Section II, C. (a) where the meaning of xx is given).

C. LOW CLOUD

Warnings of low cloud are issued in the following cases :

1. When the height of the base of lowest cloud decreases and falls below 200 metres.

2. When the height of the base of lowest cloud having been below 200 metres, decreases still further and falls below 50 metres.

3. When the total amount of sky covered with low clouds below 200 metres becomes more than 3/4 (for example, stratus spreading over the sky).

Form of the reports.

Warnings of low cloud are prepared in the following form :

Cloud Name of station GGgg xxVhL

D. SNOW

Warnings of snow are issued at the commencement of a fall of snow, of sleet or of rain and hail together ; however, when the precipitation is accompanied by the phenomenon characteristic of a squall, the report is to be made in the form A, above (Squalls and Thunderstorms).

Form of the reports.

Warnings of snow are prepared in the following form :

Snow Name of station GGgg xxVhL

(1) Obscurity arising from lack of light (night, eclipse, etc.) must not be confused with bad visibility which arises from elements present in the atmosphere in the horizontal field of vision of the observer (e. g. fog, snow, dust, etc.).

TT = Temperatura dopo l'arrivo de fenomeno (indicazione facoltativa)

Stato del tempo durante il gruppo od il temporale : w_2		
Tempo	*senza temporale*	*con temporale*
Nessuna precipitazione	1	5
Pioggia	2	6
Neve	3	7
Grandine	4	8

B. NEBBIA O CATTIVA VISIBILITÀ

Le informazioni di nebbia o di cattiva visibilità dovranno essere redatte e trasmesse nei casi seguenti :

1 Allorchè, di giorno o di notte, la visibilità (1) (diminuente per effetto della nebbia o di una meteora non formante oggetto di una informazione speciale) diviene inferiore a 1.000 metri.

2. Quando la visibilità (che si è mostrata inferiore ai 1.000 metri) diminuisce ancora e diviene inferiore ai 200 metri .

Forma dei messaggi.

Le informazioni di nebbia o di cattiva visibilità vengono redatte usando la forma seguente :

Nebbia Nome della stazione GGgg xxVhL

Si potrà, facoltativamente, indicare in chiaro alla fine del messaggio, la distanza in metr dell'oggetto più lontano di cui si distingua la forma.

(Il gruppo xxVhL è il primo dei due gruppi di cinque cifre per i messaggi orari dell'appendice G2 Sezione II, C (a) fornendo il significato di xx).

C. CIELO BASSO

Le informazioni di cielo basso dovranno essere redatte e trasmesse nei casi seguenti :

1. Quando l'altezza della base dello strato nuvoloso, il più basso, diminuisce e scende al di sotto dei 200 metri.

2. Quando l'altezza della base dello strato nuvoloso, il più basso, che si è presentato inferiore ai 200 metri, diminuisce ancora e scende al di sotto dei 50 metri.

3. Quando la nebulosità delle nubi inferiori a 200 metri diviene superiore alla frazione 3/4 di copertura (per esempio strati invadenti il cielo).

Forma dei messaggi.

Le informazioni di cielo basso sono redatte secondo la forma seguente :

Cielo basso Nome della stazione GGgg xxVhL

D. NEVE

Le informazioni di neve sono redatte e trasmesse all'inizio di una caduta di neve, o di pioggia e neve mescolate, o di pioggia e grandine mescolate. Tuttavia, allorchè la precipitazione è accompagnata dai fenomeni caratteristici del gruppo, il messaggio sarà redatto secondo la forma A (Groppi e Temporali).

Forma dei messaggi.

Le informazioni di neve sono redatte nella forma seguente :

Neve Nome della stazione GGgg xxVhL

(1) L'oscurità proveniente da mancanza di illuminazione (notte, ecclisse, ecc.) non deve essere confusa colla cattiva visibilità che risulta da una torbidezza dell'atmosfera nel campo di vista orizzontale dell' osservatore (per esempio : nebbia, neve, polvere, ecc...)

E. VENT VIOLENT

Les avertissements de vent violent ou de rafales violentes sont rédigés et transmis dans les cas suivants :

1. Quand le vent atteint ou dépasse la force 7 Beaufort.

2. Quand le vent atteint ou dépasse la force 9 Beaufort.

Forme des messages.

Les avertissements de vent violent sont rédigés dans la forme suivante :

Vent Nom de la station GGgg DDF_mXX

Dans le groupe DDF_mXX les symboles XX représentent des chiffres facultatifs, la signification des autres symboles figure à l'Appendice G.

Quand le vent souffle par rafales séparées par des moments calmes, on remplace dans le message le mot « Vent » par le mot « Rafales » et F_m indique la force maxima du vent dans les rafales.

III AMÉLIORATION DU TEMPS

A VISIBILITÉ

Les avis de visibilité sont rédigés et transmis quand la visibilité, primitivement inférieure à 200 mètres, s'est améliorée et est devenue supérieure à 500 mètres depuis au moins 10 minutes.

Forme des messages.

Les avis de visibilité sont rédigés dans la forme suivante :

Visib Nom de la station GGgg xxVhL

Note. — Ce message peut encore être rédigé sous la forme

Visib Nom de la station GGgg hhh
où hhh représente la distance en mètres de l'objet le plus éloigné dont on distingue la forme.

B. PLAFOND

L'amélioration du plafond peut se produire de deux manières : par élévation de la couche nuageuse ou par déchirement de cette couche.

1er Cas. Les avis d'amélioration par élévation du plafond sont rédigés et transmis quand la couche nuageuse, primitivement inférieure à 50 mètres, est remontée au-dessus de 100 mètres depuis au moins 10 minutes.

2e Cas. Les avis d'amélioration par déchirement du plafond sont rédigés et transmis quand les nuages étant plus bas que 200 mètres avec nébulosité des nuages bas supérieure à 3/4 couvert, la nébulosité a diminué et est restée inférieure à 3/4 couvert depuis au moins 10 minutes.

Forme des messages.

Les avis d'amélioration du plafond sont rédigés dans l'une des formes suivantes :

1er Cas : Amélioration par élévation du plafond.

Plafond Nom de la Station GGgg xxVhL

2e Cas. Amélioration par déchirement du plafond.

Eclaircie Nom de la station GGgg xxVhL

C. FIN DE NEIGE

Les avis de fin de neige sont rédigés et transmis quand la chute de neige a cessé depuis au moins 10 minutes.

Forme des messages

Les avis de fin de neige sont rédigés dans la forme suivante :

E. GALE

Warnings of gales or high winds are issued in the following cases :

1. When the wind reaches or exceeds force 7 on the Beaufort scale.

2. When the wind reaches or exceeds force 9 on the Beaufort scale.

Form of the reports.

Warnings of gales are prepared in the following form :

Gale Name of station GGgg DDF_mXX

In the group DDF_mXX the symbols XX represent optional figures ; the meanings of the other symbols appear in Appendix G2.

When the wind blows in squalls separated by moments of calm, the word "gale" in the report is replaced by the word "squalls" and F_m indicates the maximum force of the wind in squalls.

III. IMPROVEMENT OF WEATHER

A. VISIBILITY

Reports of visibility are issued when the visibility originally less than 200 metres, has improved and has remained more than 500 metres for at least 10 minutes.

Form of the reports.

Reports of visibility are prepared in the following form :

Visib Name of station GGgg xxVhL

N. B. This Report can be prepared in the form :

Visib Name of station GGgg hhh
where hhh represents the distance in metres of the furthest object the nature of which can be distinguished.

B. LOW CLOUD

Improvement in low cloud may occur in two ways : by elevation of the base of low cloud or by dissipation of the cloud.

1st Case. Reports of improvement by elevation of the base of low cloud are issued when the layer of cloud, originally lower than 50 metres, has risen to more than 100 metres and has remained above 100 metres for at least 10 minutes.

2nd Case. Reports of improvement by dissipation of the cloud are issued when the clouds being below 200 metres with total amount of sky covered with low clouds more than 3/4, the amount of sky covered has decreased and has remained less than 3/4 for at least 10 minutes.

Form of the reports.

Reports of improvement in low cloud are prepared in the following forms :

1st Case. (Improvement by elevation of the base of low clouds).

Lifting Name of station GGgg xxVhL

2nd Case. (Improvement by dissipation of the cloud).

Clearing Name of station GGgg xxVhL

C. CESSATION OF SNOW

Reports of cessation of snow are issued when the fall of snow has ceased for at least 10 minutes.

Form of the reports.

Reports of cessation of snow are prepared in the following form :

E. VENTO VIOLENTO

Le informazioni di vento violento o di raffiche violente debbono essere redatte e trasmesse nei casi seguenti :

1. Quando il vento raggiunge e sorpassa la forza 7. Beaufort.

2. Quando il vento raggiunge o sorpassa la forza 9 Beaufort.

Forma dei messaggi.

Le informazioni di vento violento sono redatte nella forma seguente :

Vento Nome della stazione GGgg DDF_mXX

Nel gruppo DDF_mXX i simboli XX rappresentano delle cifre facoltative. Il significato degli altri simboli figura nell'appendice G_2.

Quando il vento soffia a raffiche, separate da momenti di calma, si sostituisce nel messaggio la parola "Vento" con la parola "le raffiche" ed F_m indicherà la forza massima del vento durante le raffiche.

III. MIGLIORAMENTO DEL TEMPO

A. VISIBILITÀ

Le informazioni di visibilità dovranno essere redatte e trasmesse quando la visibilità, antecedentemente inferiore a 200 metri, ha subito un miglioramento ed è divenuta superiore a 500 metri da almeno 10 minuti.

Forma dei messaggi.

Le informazioni di visibilità sono redatt secondo la forma seguente :

Visib Nome della stazione GGgg xxVhL

Nota. — Questo messaggio può anche essere redatto secondo la forma :

Visib Nome della stazione GGgg hhh
dove hhh rappresenta la distanza in metri dell'oggetto più lontano di cui si distingua la forma.

B. ALTEZZA DELLO STRATO NUVOLOSO PIU BASSO

Il miglioramento nella copertura del cielo si può produrre in due modi : per elevazione dello strato nuvoloso o per frazionamento di detto strato.

1° Caso. Le informazioni di miglioramen- per elevazione vengono redatte e trasmesse allorchè lo strato nuvoloso, precedentemente situato ad una altezza inferiore ai 50 metri, è risalito al disopra dei 100 metri a partire da almeno 10 minuti.

2° Caso. Le informazioni di miglioramento per frazionamento vengono redatte e trasmesse (con nubi situate ad un livello inferiore ai 200 metri e nebulosità delle nubi basse maggiore di 3/4) quando la nebulosità ha subito diminuzione ed è rimasta inferiore ai 3/4 a partire da almeno 10 minuti.

Forma dei messaggi.

Le informazioni del miglioramento della copertura nuvolosa sono redatte secondo una delle forme seguenti :

1° Caso. Miglioramenti per elevazione, dell altezza della copertura.

Altezza della copertura Nome della stazionne GGgg xxVhL

2° Caso Miglioramento per frazionamento.

Spiazzo di sereno Nome della stazione GGgg xxVhL

C. FINE DI NEVICATA

Le informazioni della fine di nevicata dovranno essere redatte e trasmesse allorchè la precipitazione della neve sia cessata da almeno 10 minuti.

Forma dei messaggi.

Le informazioni della fine di nevicata sono redatte secondo la forma seguente :

Fin de neige Nom de la station GGgg xxVhL EEE'E'

où EE représente en centimètres entiers l'épaisseur de la couche de neige tombée pendant la chute signalée par le message.

Au cas où une couche de neige préexistante subsiste, les chiffres E'E' donnent en centimètres entiers l'épaisseur totale de la couche résultante. S'il n'y a pas de couche préexistante de neige, E'E' répètent l'épaisseur EE

D. ACCALMIE

Les avis d'accalmie sont rédigés et transmis quand le vent ayant atteint la force 8 Beaufort a diminué de force et n'a pas dépassé la force 6 Beaufort depuis au moins 10 minutes.

Forme des messages.

Les avis d'accalmie sont rédigés dans la forme suivante :

Accalmie Nom de la station GGgg DDFXX

où les symboles XX représentent des chiffres facultatifs.

APPENDICE G8

SIGNAUX AU SOL

Les signaux au sol sont destinés à indiquer à un aéronef passant au-dessus d'un aérodrome le temps qu'il fait aux stations voisines qui sont situées sur une voie aérienne.

On dispose sur le sol, pour chaque station pour laquelle on désire fournir des renseignements, quatre panneaux indiquant :

L'indicatif de la station, figuré par une lettre.

Le temps.
La visibilité.
La hauteur de base des nuages bas.

L'ordre de ces symboles se lira de gauche à droite, la lettre de la station étant lue à l'endroit.

Les Codes employés seront :

Temps :	*Sera indiqué soit par des chiffres, soit par les symboles de la Planche 2 ci-après.*
Visibilité :	*Code IV de l'Appendice G2.*
Hauteur de base des nuages bas :	*Code VII du Code international pour messages météorologiques.*

Chaque panneau consiste en une aire rectangulaire de couleur (blanche) distincte de la surface de l'aérodrome. Chaque panneau mesure 8 m. × 6 m.

Il devra y avoir environ 3 mètres entre l'extrémité de chaque panneau et l'extrémité du panneau suivant.

Les séries de panneaux donnant, sur les aérodromes, les observations des différentes stations seront placées à une distance convenable les unes des autres (distance qui ne sera pas inférieure à six mètres).

Le panneau indicatif porte une lettre majuscule fixée de façon permanente. Les autres panneaux portent 11 carreaux (*) dont chaque côté mesurera un mètre ; chaque carreau se

(*) Bien que le chiffre le plus élevé que l'on puisse avoir à former soit 9, il est nécessaire de disposer 11 carreaux pour former les chiffres du Code dans la disposition indiquée au Tableau de la Planche 2. La disposition exacte des 11 carreaux est indiquée dans la figure de la Planche 1.

A la Planche 1 les sections fixes sont ombrées et les parties mobiles sont laissées en blanc. Il est nécessaire de faire en sorte que les panneaux mobiles soient maintenus avec fermeté dans la position dans laquelle on les dispose afin que le vent ne puisse modifier la nature de la figure.

Certains chiffres ont été donnés pour indiquer les dimensions qui paraissent convenables ; ces chiffres sont basés sur le résultat d'expériences.

Snowend Name of station GGgg xxVhL EEE'E'

where EE represents in whole centimetres the depth of the layer of snow fallen during the fall notified by the report.

In case a pre-existent layer of snow is present the figures E'E' give in whole centimetres the total thickness of the resulting layer. If there is no pre-existing layer of snow E'E' repeat the thickness EE.

D. DECREASE OF GALE

Reports of decrease of gale are issued when the wind having reached force 8 on the Beaufort scale, has decreased in force and has not exceeded force 6 on the Beaufort scale for at least 10 minutes.

Form of the reports.

Reports of decrease of gale are prepared in the following form :

Galend Name of station GGgg DDFXX

where the symbols XX represent optional figures.

APPENDIX G8

GROUND SIGNALS

The ground signals are intended to indicate to an aircraft passing over an aerodrome, the existing weather at neighbouring stations on aerial routes.

For each station for which information is displayed, four panels will be placed on the ground showing :

The station index, to be given by a letter,

The weather,
The visibility,
The height of the base of low cloud.

The order of these symbols will be from left to right when the letter indicating the station is in its upright position.

The codes used will be :

Weather :	*Will be indicated either by the figures or by the symbols of Plate 2 below.*
Visibility	*Code IV of Appendix G2.*
Height of base of low cloud :	*Code VII of the International code for meteorological messages.*

Each panel will consist of a rectangular background of a colour (white) distinct from the normal surface of the aerodrome. Each panel will be 8 m. × 6 m.

There should be approximately 3 metres clear space between the edge of one panel and the edge of the succeeding panel.

The series of panels for each station should be separated by a suitable distance from the series of panels for another station. This distance should not be less than six metres.

The panel for the station index will have on it a single capital letter permanently fixed. The remaining panels will each have on them 11 diamond-shaped boards (*) each side of which

(*) Although the highest code number to be shown is 9, eleven boards are required to enable the code numbers to be indicated by diamonds in the positions shown in the table in Plate 2. The actual arrangement of the eleven boards is indicated in the figure in Plate 1.

In Plate 1 the fixed sections are shaded and the movable sections are plain. Arrangements must be made for securing the movable sections so that they should not be blown open by the wind when they have been closed or vice versa. Dimensions are also given as a guide to what is suitable ; they are based on the results of experiments.

Fine di nevicata Nome della stazione GGgg xxVhL EEE'E'

dove EE rappresenta, in centimetri interi, lo spessore dello strato di neve caduto durante la precipitazione segnalata dal messaggio.

Nel caso in cui esista uno strato di neve caduto in precedenza, le cifre E'E' forniscono, in centimetri interi, lo spessore totale dello strato risultante. Se non vi è stata caduta precedente di neve, le cifre E'E' ripetono lo spessore EE.

D. INDEBOLIMENTI DI VENTO

Le informazioni di indebolimento di vento dovranno essere redatte e trasmesse allorchè il vento dopo aver raggiunto la forza 8 Beaufort, è diminuito di intensità senza aver superata la forza 6 Beaufort da almeno 10 minuti.

Forma dei messaggi :

Le informazioni di indebolimento di vento sono redatte secondo la forma seguente :

Indebolimento di vento Nome della stazione GGgg DDFXX

dove i simboli XX rappresentano delle cifre facoltative.

APPENDICE G8

SEGNALAZIONI AL SUOLO

Le segnalazioni al suolo sono destinate ad indicare ad un aeromobile che passi al disopra di un aeroporto il tempo che fa nelle stazioni vicine che sono situate su di una rotta aerea si dispongono sul suolo, per ogni stazione per la quale si desiderano fornire informazioni, quattro pannelli indicanti :

Il nominativo della stazione, rappresentato da una lettera ;
Lo stato del tempo.
La visibilità ;
L'altezza della base delle nubi basse ;

L'ordine di questi simboli si leggerà da sinistra a destra poichè la lettera della stazione è letta per diritto.

I cifrari impiegati saranno :

Stato del tempo :	*Sarà indicato sia mediante le cifre, sia mediante i simboli della tavola 2 annessa.*
Visibilità :	*Tabella cifrante IV del l'Appendice G2.*
Altezza della base delle nubi basse :	*Tabella cifrante VII del cifrario internazionale per bollettini meteorologici.*

Ogni pannello è costituito da un'area rettangolare di un colore (bianco) distinto dalla superficie dell'aeroporto. Ogni pannello misura metri 8 per 6.

Dovranno intercedere circa 3 metri fra l'estremità di ogni pannello e l'estremità contigua del pannello che segue.

Le serie di pannelli che forniscono, sugli aeroporti, le osservazioni delle differenti stazioni saranno collocate ad una distanza conveniente le une dalle altre (distanza che non sarà inferiore ai 6 metri).

Il pannello indicativo porta una lettera maiuscola fissata in modo permanente. Gli altri pannelli portano 11 quadri (*) aventi il lato di un metro. Ogni quadro si compone di 2 sezioni,

(*) Benchè la cifra più elevata che si sia costretti a formare sia il 9, è però necessario di disporre 11 quadri onde formare i numeri del cifrario nella disposizione indicata nel quadro della tavola 2. La disposizione esatta degli 11 quadri è indicata nella figura della tavola 1.

Nella tavola 1 le sezioni fisse sono ombreggiate e le parti mobili sono lasciate in bianco. E' necessario fare in modo che i pannelli mobili siano mantenuti solidamente nella posizione nella quale si dispongono affinchè il vento non possa modificare la natura della figura.

Alcune cifre sono state date a titolo indicativo delle dimensioni che sembrano convenienti, cifre che sono basate sul risultato di esperienze.

compose de deux sections, l'une fixe, l'autre articulée à l'aide de charnières. Chacun des carreaux peut, à volonté, être ouvert ou fermé. L'une des faces du carreau est peinte (en blanc) de la même couleur que le fond du panneau, l'autre face est peinte (en rouge) comme la face fixe du carreau. Lorsque tous les carreaux sont repliés, tout le panneau se voit (en blanc) et signifie « pas d'observation ». Si l'on désire former un chiffre, 4 par exemple, les quatre carreaux des coins sont ouverts de telle sorte que le panneau se lit comme le 4 de carreau d'un jeu de cartes. On fait de même pour les autres chiffres, sauf pour le 9 que l'on forme comme il est indiqué au tableau figurant sur la Planche 2 et non comme on le représente d'habitude dans les jeux de cartes.

Le chiffre 0 de l'échelle météorologique sera figuré par un volet ouvert dans le coin gauche supérieur du panneau

should be 1 metre ; each board consists of 2 sections, one fixed, the other movable as a shutter about hinges. Any shutter may be closed or opened as required. One side of the shutter is painted (white) as for the background of the panel ; the other side is painted (red) as for the fixed half of the diamond. Thus if all the shutters are closed the whole panel appears (white) and signifies "no observation". If it is desired to show a number such as "4" the four corner shutters are opened so that the panel appears as the 4 of diamonds in a pack of playing cards. Similarly for other numbers except for the 9 which is indicated in the manner shown in the table in Plate 2 and not in the exact form usua in playing cards.

Number 0 of the Meteorological scale will be shown by one open shutter in the upper left hand corner of the panel.

l'una fissa e l'altra articolata per mezzo di cerniere. Ognuno dei quadri può essere quindi a volontà aperto o chiuso. Una delle facce del quadro è dipinta con lo stesso colore del fondo del pannello (bianco) ; l'altra faccia è dipinta dello stesso colore della faccia fissa del quadro. Quando tutti i quadri sono ripiegati, tutto il pannello si vede bianco, il che significa « nessuna osservazione ». Se si desidera formare una cifra, 4 per esempio, i 4 quadri degli angoli saranno aperti in modo tale che il pannello si legge come il 4 di quadri di un giuoco di carte francesi. Si fa lo stesso per gli altri numeri, salvo per il 9 che si forma come è indicato nel quadro raffigurato nella tavola 2 e non come lo si rappresenta d'abitudine nel giuoco di carte.

La cifra 0 della scala meteorologica sarà raffigurata da uno sportello aperto nell'angolo superiore sinistro del pannello.

APPENDICE G9.

CORRECTIONS DES INDICATIONS DONNÉES PAR L'ALTIMÈTRE

Des corrections aux indications données par l'altimètre devront être transmises lorsqu'il existera du brouillard ou des nuages bas sur la route aérienne (ou lorsqu'il y aura risque d'apparition de brouillard ou de nuages bas) et lorsque la correction à l'indication de l'altimètre sera égale ou supérieure à 50 mètres en un point quelconque de la route aérienne.

Les renseignements seront fournis au moyen d'un tableau ou d'une carte indiquant les corrections à apporter aux indications données par l'altimètre en des points choisis le long de la route aérienne à des heures déterminées. Les heures indiquées devraient être les heures approximatives de passage de l'aéronef aux points choisis.

Si les renseignements sont fournis au moyen d'un diagramme, les corrections positives (c'est-à-dire celles qu'il faudra ajouter aux indications données par l'altimètre pour obtenir les altitudes vraies) seront indiquées par des inscriptions au-dessus d'une ligne zéro et les corrections négatives seront indiquées par des inscriptions au-dessous de la ligne zéro.

APPENDIX G9

CORRECTIONS TO ALTIMETER READINGS

Corrections to be applied to altimeter readings should be issued when there exists fog or low cloud on the airway (or when there is a risk of fog or low cloud developing) and the correction to the altimeter readings will equal or exceed 50 metres at some point along the airway.

The information should be supplied by means of a table or chart showing the corrections to be applied to the altimeter readings at selected points along the airway at specified times. The times specified should be the approximate times at which the aircraft would pass the selected points.

If the information is supplied by means of a chart, positive corrections (i. e., corrections which are to be added to the altimeter readings to obtain the true heights) should be indicated by heights above the zero line and negative corrections should be indicated by distances below the zero line.

APPENDICE G9

CORREZIONI DELLE INDICAZIONI DATE DALL'ALTIMETRO

Correzioni alle indicazioni date dall'altimetro dovranno essere trasmesse quando vi sia nebbia o nubi basse lungo la rotta aerea (o quando vi sia pericolo che appaiano nebbia o nubi basse), o quando la correzione all'indicazione dell'altimetro è uguale o superiore a 50 in un punto qualsiasi della rotta aerea.

Le informazioni saranno fornite per mezzo d'una tabella o di una carta indicante le correzioni da apportare alle indicazioni date all'altimetro in taluni punti scelti lungo la rotta aerea, ad ore determinate. Le ore indicate dovrebberro essere, approssimativamente, le ore nelle quali l'aeromobile passa ai punti prescelti.

Se le informazioni sono fornite per mezzo di un diagramma, le correzioni positive (cioè quelle che bisognerà aggiungere alle indicazioni date dall'altimetro per ottenere l'altitudine vera) saranno indicate mediante iscrizioni al disopra d'una linea zero, e le correzioni negative saranno indicate mediante iscrizioni al disotto della linea zero.

APPENDICE G10

CODE POUR LES PRÉVISIONS A COURTE ÉCHÉANCE POUR L'AVIATION

Ces prévisions seront transmises dans la forme suivante :

1° Un mot indicatif "PREVI" indiquant la nature des renseignements transmis ;

2° A la suite, si on le désire, une traduction du mot "prévision".

3° Des groupes de cinq chiffres indiquant la date de l'émission et l'heure (T.M.G.) des dernières observations (pour la route ou la région à laquelle se rapporte la prévision) dont on disposait au moment où la prévision a été faite, la route ou la région à laquelle se rapporte la prévision, le temps pour lequel la prévision est valable et les conditions météorologiques prévues.

Dans chacun de ces groupes de cinq chiffres, le dernier chiffre du groupe (chiffre indicatif) indique la nature des renseignements contenus dans les chiffres précédents du groupe. Le tableau suivant montre la signification de ces derniers chiffres :

Dernier chiffre	Renseignements fournis
0	Date de l'émission et heure (T.M.G.) des dernières observations dont on disposait au moment où la prévision a été faite.
1	Heure et zone : route ou portion de route couverte par la prévision.
2	Direction et force du vent au sol.
3	Direction et force du vent en altitude.

APPENDIX G10

CODE FOR SHORT PERIOD FORECASTS FOR AVIATION

These forecasts will be issued in the following form :

1. An index word "PREVI" indicating the nature of the information transmitted.

2. Following this, if desired, a translation of the word "prévision".

3. Groups of five figures indicating the date of issue and the time (G. M. T.) of the latest observations (for the route or area to which the forecast refers) available when the forecast was made, the route or area to which the forecast refers, the period of time covered by the forecast, and the meteorological conditions anticipated.

In each of these groups of five figures the final figure of the group (index figure) indicates the nature of the information contained in the preceding figures of the group. The following table shows the meaning of these final index figures :

Final figure	Information given.
0	Date of issue and time (G.M.T.) of the latest observations available when the forecast was made.
1	Time and area : route or portion of route covered by the forecast.
2	Direction and force of wind at the surface.
3	Direction and force of upper wind.

APPENDICE G10

CODICE PER LE PREVISIONI A BREVE SCADENZA PER L'AVIAZIONE

Queste previsioni saranno trasmesse nella seguente forma :

1° Un indicativo "PREVI" indicante il genere delle istruzioni che si trasmettono ;

2° In seguito, se si vuole, una traduzione della parola "previsione" ;

3° Dei gruppi di cinque cifre indicanti la data e l'ora della emissione (T. M. G.) delle ultime osservazioni (per la rotta o per la regione a cui il presagio si riferisce) delle quali si disponeva al momento in cui si formulò il presagio ; la rotta o la regione a cui il presagio si riferisce ; il tempo per il quale questo è valido e le condizioni meteorologiche previste.

In ciascuno di questi gruppi di cinque cifre l'ultima cifra del gruppo (cifra indicativa) indica il genere delle istruzioni contenute nelle precedenti cifre del gruppo. La tabella seguente dà il significato di queste ultime cifre :

Ultime cifre	Indicazioni relative.
0	Data e ora (emissione T.M.G.) delle ultime osservazioni delle quali si disponeva al momento del presagio.
1	Ora e zona : rotta o parte di rotta cui si riferisce il presagio.
2	Direzione e forza del vento al suolo.
3	Direzione e forza del vento in altezza.

4 *Etat du ciel.*
5 *Visibilité.*
6 *Précipitation.*
7, 8 et 9 *(Signification à déterminer nationalement).*

Un second groupe avec le même dernier chiffre pourra être donné lorsqu'un groupe seul avec ce chiffre ne suffit pas pour les besoins de la prévision.

Des groupes terminés par les mêmes chiffres indicatifs seront toujours placés ensemble dans le message et ne devront pas être séparés par d'autres groupes.

A la fin des groupes de cinq chiffres le mot "contrôle" suivi par des groupes de chiffres de contrôle pourra être ajouté facultativement suivant le désir de l'administration intéressée. Le but de ces groupes est de permettre au réceptionnaire du message de distinguer toute erreur qui aurait pu être faite au cours de la transmission ou de la réception des groupes de chiffres et de vérifier le chiffre correct.

Les détails du Code sont contenus dans les spécifications suivantes et, à la suite de la formule générale du Code, un exemple est donné d'une prévision en chiffres avec sa signification en clair.

La forme symbolique du Code complet est la suivante :

PREVI YYGGO $G_1L_1L_1L_1$ $DDFG_22$
h_1ddv_13 $W_1N_1hG_24$ V_1VIG_25 $pilG_26$

Contrôle (ou check)
X X X X X

dans laquelle :

DD = *Direction du vent au sol selon l'échelle 01-32 dans laquelle 08 = E, 16 = S, etc. En outre, 00 = calme et 99 = vent en direction variable.*
Nota. — La direction du vent fournie dans la prévision devra être comprise comme étant située entre deux points de chaque côté de la direction donnée par DD et non pas comme la direction précise que DD représente : par exemple, si DD est 22 la direction du vent prévue est : "entre SW et W" et non pas "WSW". Lorsque des rafales seront prévues on ajoutera 50 à la direction du vent au sol.

= *Direction du vent à l'altitude h_1 au-dessus du niveau de la mer selon l'échelle 01-36. En outre 00 = calme et 99 = vent en direction variable. Si on ajoute 50 à dd, cela signifie que la vitesse du vent est supérieure à 99 kilomètres à l'heure. (Le vent en altitude prévu est celui du milieu de la période couverte par la prévision. Si on donne un deuxième groupe avec la même valeur de h_1, le premier groupe se réfère à la première partie de la période couverte par la prévision et le deuxième groupe à la seconde partie de ladite période).*

= *Force du vent d'après l'échelle de Beaufort (0-9) (Voir Code XVII ci-dessus).*

= *Heure (T.M.G.) des dernières observations dont on disposait au moment où la prévision a été faite.*

= *Période couverte par la prévision. Cette période commence à l'heure de la transmission. (Voir Code XXX ci-après).*

= *Heure de l'événement (Voir Code XXXI ci-après).*

= *Altitude au-dessus du niveau de la mer (Voir Code XI ci-dessus) à laquelle se rapporte la prévision du vent en altitude.*

4 *State of the sky.*
5 *Visibility.*
6 *Precipitation.*
7, 8 & 9 *(Meaning to be fixed nationally).*

A second group with the same final index figure can be given whenever a single group with the figure is insufficient to meet the requirements of the forecast.

Groups with the same final index figures will always be placed together in the message and not be separated by other groups.

At the end of the 5-figure groups the word "check" followed by groups of check figures may be added optionally at the discretion of the administration concerned. The purpose of these groups is to enable the recipient of the message to detect any errors which have been made in the transmission or reception of the figure groups and to ascertain what the correct figure should be.

The details of the code are contained in the following specifications and, after the general formula of the code, an example is given of a forecast in code with its interpretation in plain language.

The symbolic form of the complete code is as follows :

PREVI YYGGO $G_1L_1L_1L_1$ $DDFG_22$
h_1ddv_13 $W_1N_1hG_24$ V_1VIG_25 $pilG_26$

Check (or Contrôle)
X X X X X

where :

DD = *Direction of wind at the surface on the scale 01-32 in which 08 = E., 16 = S. etc. In addition, 00 = calm and 99 — varying conditions. Note. The forecasted wind direction is to be taken as within two points on each side of the direction given by DD and not as the actual direction which DD represents, e.g. if DD were 22 the forecasted wind direction would be "between SW and W" and not "WSW". When squalls are forecasted 50 will be added to the direction of wind at the surface.*

dd = *Direction of wind at height h_1 above sea level on the scale 01-36. In addition 00 = calm and 99 = varying direction. If 50 is added to dd this means that the speed of the wind is above 99 km/hr.*
(The forecasted upper wind is that for the middle of the period to which the forecast applies. If a second group with the same value of h_1 is given, then the first group refers to the first portion of the period covered by the forecast and the second group to the second portion of the period).

F = *Force of wind on the Beaufort scale (0-9). (See Code XVII below).*

GG = *Time (G.M.T.) of latest observations available before the forecast was issued.*

G_1 = *Period after time of issue to which the forecast refers. (See Code XXX below).*

G_2 = *Time of occurrence (See Code XXXI below).*

h_1 = *Height above sea level (See Code XI above) to which forecast of upper wind refers.*

4 *Stato del Cielo.*
5 *Visibilità.*
6 *Precipitazione.*
7, 8, 9 *(Significato da determinarsi da ogni nazione).*

Un secondo gruppo con la stessa ultima cifra potrà essere aggiunto quando un sol gruppo con questa cifra non basti per i bisogni del presagio.

Gruppi determinanti con le stesse cifre indicative saranno sempre posti vicini nel messaggio e non dovranno essere separati da altri gruppi.

Alla fine dei gruppi di cinque cifre la parola "controllo" seguita da gruppi di cifre di controllo si potranno aggiungere facoltativamente secondo il desiderio dell'amministrazione interessata. Lo scopo di questi gruppi è di permettere a chi riceve il dispaccio di avvertire ogni errore che può essere insorto nella trasmissione o nella recezione dei gruppi di cifre, e di verificare le cifre corrette.

I particolari del Codice sono contenuti negli esempi seguenti ; e in relazione alla formula generale del Codice si è dato un esempio di previsione in cifre, col suo significato in chiaro.

La forma simbolica del Codice completo è la seguente :

PREVI YYGGO $G_1L_1L_1L_1$ $DDFG_22$
h_1ddv_13 $W_1N_1hG_24$ V_1VIG_25 $pilG_26$

Controllo (Check)
X X X X X

nella quale

DD = *Direzione del vento al suolo nella scala 01-32, dove 08 = E, 16 = S ecc. Inoltre, 00 = calma e 99 = vento in direzione variabile.*
Nota. — La direzione del vento indicata nel presagio, dovrà essere interpretata come situata fra 2 punti da ciascun lato nella direzione indicata da DD e non come la direzione precisa DD : es., se DD = 22 la direzione del vento prevista è tra SW ed W e non "WSW". In previsione di raffiche si aggiungerà 50 alla direzione del vento al suolo.

dd = *Direzione del vento all'altezza h_1 sul livello del mare secondo la scala 01-36. Inoltre 00 = calma e 99 = vento in direzione variabile. Se si aggiunge 50 a dd, ciò significa che la velocità del vento supera 99 km/ora.*
(Il vento preveduto in altezza è quello che si verificherà verso la metà del periodo cui si riferisce la previsione. Se si dà un secondo gruppo con il medesimo valore di h_1 il primo gruppo si riferisce alla prima parte, il secondo alla seconda parte cui si riferisce la previsione).

F = *Forza del vento nella scala Beaufort (0-9) (Vedere Codice XVII qui sopra).*

GG = *Ora (T.M.G.) delle ultime osservazioni delle quali si disponeva al momento del presagio.*

G_1 = *Il periodo che segue l'ora della trasmissione a cui si riferisce il presagio (Vedere Codice XXX seguente).*

G_2 = *Ora dell'avvenimento (Vedere Codice XXXI seguente).*

h_1 = *Altezza al disopra del livello del mare (Vedere Codice XI sopra), a cui si riferisce la previsione del vento in altezza.*

= *Hauteur de la base des nuages bas (Voir Code XXXV ci-après). Remarque : Dans le Code pour les prévisions à courte échéance pour l'aviation, la hauteur de la base des nuages bas sera rapportée soit au niveau de la mer, soit à un ou à plusieurs niveaux de référence, dont la hauteur ou les hauteurs auront été choisies pour chaque route et notifiées dans la liste des indicatifs de ces routes.*

i = *Caractère et intensité de la précipitation (Voir Code XXXIX ci-après).*

$L_lL_lL_l$ = *Route ou portion de route couverte par la prévision (1).*

= *Localisation du phénomène (Voir Code XXXVII ci-après).*

N_l — *Etendue des nuages bas (Voir Code XXXIV ci-après).*

= *Précipitation (V. Code XXXVIII ci-après).*

V_c = *Variations prévues dans la visibilité (Voir Code XXXVI ci-après).*

V = *Visibilité devant résulter des variations indiquées par V_c qui précède (Voir Code IV ci-dessus).*

v_l — *Vitesse du vent à l'altitude h_l au-dessus du niveau de la mer (Voir Code XXXII ci-après). Le premier des deux chiffres donnant la vitesse en kilomètres à l'heure est transmis. Pour les vitesses supérieures à 99 kilomètres à l'heure, on ajoute 50 aux chiffres donnant la direction du vent et on chiffre la vitesse diminuée de 100 kilomètres à l'heure.*

W_l = *Caractère général du ciel (Voir Code XXXIII ci-après).*

YY = *Date de l'émission de la prévision.*

DESCRIPTION DES CODES DE PRÉVISIONS

CODE XXX

PÉRIODE COUVERTE PAR LA PRÉVISION (G_1)

0 = *3 heures.*
1 = *6 heures.*
2 = *9 heures.*
3 = *12 heures.*
4 = *18 heures.*
5 = *24 heures.*
6 = *cette nuit.*
7 = *du crépuscule à minuit.*
8 = *de minuit à l'aurore.*
9 = *demain.*

CODE XXXI

HEURE DE L'ÉVÉNEMENT (G_2)

0 = *pendant la période indiquée par G_1.*
1 = *pendant les 1 à 2 premières heures de G_1.*
2 = *pendant les 3 à 4 premières heures de G_1.*
3 = *dans la matinée.*
4 = *dans l'après-midi.*
5 = *dans la nuit.*
6 = *au commencement.*
7 = *plus tard.*
8 = *temporairement.*
9 = *de façon intermittente.*

CODE XXXII

VITESSE DU VENT EN ALTITUDE (v_l)

Cette vitesse est transmise au moyen du premier des chiffres donnant la vitesse en kilo-

h_l = *Height of base of low cloud (See Code XXXV below). Note In the code for short period forecasts for aviation the height of base of low cloud will relate either to the sea level or to one or several basic levels, the height or heights of which will have been chosen for each route and notified in the list of index figures of such routes.*

i — *Character and intensity of the precipitation (See Code XXXIX below).*

$L_lL_lL_l$ = *Route or portion of route covered by the forecast (1).*

l = *Locality of the phenomenon (See Code XXXVII below).*

N_l = *Extent of low cloud (See Code XXXIV below).*

p = *Precipitation (See Code XXXVIII below).*

V_c = *Anticipated changes in visibility (See Code XXXVI below).*

V = *Visibility to which the changes indicated by V_c will lead (See Code IV above).*

v_l = *Speed of the wind at height h_l above sea level (See Code XXXII below). For this the first of the two figures giving the speed in kilometres per hour is reported. For speeds above 99 km/hr 50 is added to the figures for wind direction and the speed reduced by 100 km/hr is coded.*

W_l = *General character of the sky (See Code XXXIII below).*

YY = *Date of issue of forecast.*

SPECIFICATION OF THE CODES FOR FORECASTS

CODE XXX

PERIOD COVERED BY THE FORECAST (G_1)

0 = *3 hours*
1 = *6 hours*
2 = *9 hours*
3 = *12 hours*
4 = *18 hours*
5 = *24 hours*
6 = *to-night*
7 = *from dusk to midnight*
8 = *from midnight to dawn*
9 = *to-morrow.*

CODE XXXI

TIME OF OCCURRENCE (G_2)

0 = *in the period indicated by G_1.*
1 = *during the first 1-2 hours of G_1.*
2 = *during the first 3-4 hours of G_1.*
3 = *in the morning.*
4 = *in the afternoon.*
5 = *at night.*
6 = *at first.*
7 = *later.*
8 = *temporarily.*
9 = *occasionally.*

CODE XXXII

SPEED OF UPPER WIND (v_l)

This is reported by the first of the figures giving the speed in kilometres per hour. For

h_l = *Altezza della base delle nubi basse (Vedere Codice XXXV seguente). Nota : Nel Codice per le previsioni a breve scadenza per l'aviazione : L'altezza della base delle nubi basse sarà riferita sia al livello del mare sia ad uno o più livelli di riferimento, dei quali le altezze saranno state scelte per ogni rotta e rese note nella lista degli indicativi di queste rotte.*

i = *Carattere e intensità della precipitazione (Vedere Codice XXXIX seguente.*

$L_lL_lL_l$ = *Rotta o parte di rotta cui si riferisce il presagio (1).*

l = *Localizzazione del fenomeno (Vedere Codice XXXVII seguente).*

N_l = *Estensione delle nubi basse (Vedere Codice XXXIV seguente).*

p = *Precipitazione (Vedere Codice XXXVIII seguente).*

V_c = *Variazioni prevedute nella visibilità (Vedi Codice XXXVI seguente).*

V = *Visibilità risultante dalle variazioni indicate dal V_c (Vedi Codice IV qui sopra).*

v_l = *Velocità del vento all'altezza h_l sul livello del mare (Vedere Codice XXXII seguente). La prima delle due cifre dà la velocità in km. all'ora. Per le velocità superiori a 99 km/ora, si aggiunge 50 alle cifre che dànno la direzione del vento e si cifra la velocità diminuita di 100 km/ora.*

W_l = *Aspetto generale del cielo (Vedere Codice XXXIII seguente).*

YY = *Data dell'emissione del presagio.*

CODICI PER LE PREVISIONI

CODICE XXX

PERIODO CUI SI RIFERISCE IL PRESAGIO (G_1)

0 = *3 ore.*
1 = *6 ore.*
2 = *9 ore.*
3 = *12 ore.*
4 = *18 ore.*
5 = *24 ore.*
6 = *questa notte.*
7 = *dal crepuscolo alla mezzanotte.*
8 = *da mezzanotte all'aurora.*
9 = *domani.*

CODICE XXXI

ORE DELL'AVVENIMENTO (G_2)

0 = *durante il periodo indicato da G_1.*
1 = *durante le prime due ore di G_1.*
2 = *durante la terza e quarta ore di G_1.*
3 = *nella mattinata.*
4 = *nel pomeriggio.*
5 = *nella notte.*
6 = *in un primo tempo.*
7 = *più tardi.*
8 = *temporaneamente.*
9 = *in modo intermittente.*

CODICE XXXII

VELOCITA DEL VENTO IN ALTEZZA (v_l)

Questa velocità è trasmessa per mezzo della prima delle cifre che danno la velocità in km/ora.

---

(1) *Les groupes de chiffres de 001 à 599 seront alloués par la Commission Internationale de Navigation Aérienne après entente, dans chaque région, entre les administrations intéressées. Les groupes de 600 à 999 seront réserves pour les besoins nationaux.*

(1) *The figure groups from 001 to 599 will be allocated by the International Commission for Air Navigation after agreement in each region between the administrations concerned. The groups from 600 to 999 will be reserved for national needs.*

(1) *I gruppi di cifre da 001 a 599 saranno assegnati dalla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea dopo accordi fra le Amministrastrazioni di ciascuna regione interessata. I gruppi da 600 a 999 saranno riservati per i bisogni nazionali.*

mètres à l'heure. Pour les vitesses au-dessus de 99 km/hr. on ajoute 50 aux chiffres donnant la direction du vent et on chiffre la vitesse diminuée de 100 kilomètres à l'heure.

0 =	0 — 9	kilomètres à l'heure.
1 =	10 — 19	» »
2 =	20 — 29	» »
3 =	30 — 39	» »
4 =	40 — 49	» »
5 =	50 — 59	» »
6 =	60 — 69	» »
7 =	70 — 79	» »
8 =	80 — 89	» »
9 =	90 — 99	» »

CODE XXXIII

CARACTÈRE GÉNÉRAL DU CIEL (W_1)

0 = ciel clair.
1 = nuages par beau temps avec variation diurne caractérisée (décade 1).
2 = nuages élevés ou moyens prédominants (décade 2).
3 = nuage alto-stratus avec ou sans nuage bas en dessous (décade 3).
4 = alternations rapides de nuages menaçants et d'éclaircies marquées (décade 4).
5 = ciel orageux (décade 5).
6 = nuage stratus bas, soit au sol (brouillard), soit au-dessus du sol (décade 6).
7 = ciel de strato-cumulus.
8 = éclaircie temporaire.
9 = pas de spécification.

CODE XXXIV

ÉTENDUE DES NUAGES BAS (N_1)

0 = ciel clair.	Nuages au-dessous de 2.000 mètres.
1 = nuage bas 0 à 2 dixièmes.	
2 = » » 3 à 7 »	
3 = » » 8 ou 9 »	
4 = complètement couvert.	
5 = nuage variable 0 à 10 dix.	
6 = nuage bas 0 à 2 dix.	Pour les nuages au-dessus de 2.000 mètres, ajouter 2.000 mètres à la hauteur indiquée par le chiffre pour h_2.
7 = » » 3 à 7 »	
8 = » » 8 ou 9 »	
9 = complètement couvert.	

Pas de spécification est indiqué par un trait d'union — ou une barre de fraction / .

CODE XXXV

HAUTEUR DE LA BASE DES NUAGES BAS (h_2)

(au-dessus du niveau de la mer ou d'un niveau choisi et notifié)

	mètres	pieds
0 =	0 à 200	0 à 600
1 =	200 à 400	600 à 1.200
2 =	400 à 600	1.200 à 2.000
3 =	600 à 800	2.000 à 2.500
4 =	800 à 1.000	2.500 à 3.000
5 =	1.000 à 1.200	3.000 à 3.700
6 =	1.200 à 1.400	3.700 à 4.500
7 =	1.400 à 1.600	4.500 à 5.000
8 =	1.600 à 1.800	5.000 à 5.500
9 =	1.800 à 2.000	5.500 à 6.500

Pas de nuages bas est indiqué par un trait d'union — ou une barre de fraction /.

CODE XXXVI

VARIATIONS PRÉVUES DANS LA VISIBILITÉ (V_t)

0 = aucune variation probable.
1 = amélioration.
2 = amélioration rapide.
3 = diminution.
4 = diminution rapide.
5 = diminution temporaire pendant une précipitation.
6 = variations dues à des bancs de brume ou de léger brouillard.
7 = variations dues à des bancs de brouillard (ou visibilité 0, 1 ou 2).
8 = variations, puis amélioration.
9 = variations, puis diminution.

speeds above 99 km/hr., 50 is added to the figures for wind direction and the speed reduced by 100 kilometres per hour is coded.

0 =	0 — 9	kilometres per hour.
1 =	10 — 19	» »
2 =	20 — 29	» »
3 =	30 — 39	» »
4 =	40 — 49	» »
5 =	50 — 59	» »
6 =	60 — 69	» »
7 =	70 — 79	» »
8 =	80 — 89	» »
9 =	90 — 99	» »

CODE XXXIII

GENERAL CHARACTER OF THE SKY (W_1)

0 = clear sky.
1 = fair weather clouds with characteristic diurnal variation (decade 1).
2 = high or medium cloud predominating (decade 2).
3 = alto-stratus cloud with or without low cloud beneath (decade 3).
4 = rapid alternations of threatening cloud and marked clearing (decade 4).
5 = thunderstorm sky (decade 5).
6 = low stratus cloud either on the surface (fog) or above it (decade 6).
7 = strato-cumulus sky.
8 = temporary clearing.
9 = no specification.

CODE XXXIV

EXTENT OF LOW CLOUD (N_1)

0 = clear sky.	Clouds below 2,000 metres.
1 = low cloud 0 to 2 tenths.	
2 = » » 3 to 7 »	
3 = » » 8 or 9 »	
4 = completely overcast.	
5 = variable cloud 0 to 10 tent.	
6 = low cloud 0 to 2 tenths.	For cloud above 2000 m. add 2000 metres to the height indicated by the figure for h_2.
7 = » » 3 to 7 »	
8 = » » 8 or 9 »	
9 = completely overcast.	

"No specification" is indicated by a hyphen or a solidus.

CODE XXXV

HEIGHT OF BASE OF LOW CLOUD (h_2)

(above sea level or a selected and notified level)

	metres	feet
0 =	0 to 200	0 to 600
1 =	200 to 400	600 to 1,200
2 =	400 to 600	1,200 to 2,000
3 =	600 to 800	2,000 to 2,500
4 =	800 to 1,000	2,500 to 3,000
5 =	1,000 to 1,200	3,000 to 3,700
6 =	1,200 to 1,400	3,700 to 4,500
7 =	1,400 to 1,600	4,500 to 5,000
8 =	1,600 to 1,800	5,000 to 5,500
9 =	1,800 to 2,000	5,500 to 6,500

"No low cloud" is indicated by a hyphen or a "solidus".

CODE XXXVI

ANTICIPATED CHANGES IN VISIBILITY (V_c)

0 = no change anticipated.
1 = improving.
2 = improving rapidly.
3 = deteriorating.
4 = deteriorating rapidly.
5 = deteriorating temporarily during precipitation.
6 = varying owing to patches of mist or moderate fog.
7 = varying owing to patches of fog (or visibility 0, 1 or 2).
8 = varying then improving.
9 = varying then deteriorating.

Per velocità superiori a 99 km/ora si aggiunge 50 alle cifre che dànno la direzione del vento e poi si cifra la velocità diminuita di 100 km. all'ora.

0 =	0 — 9	km. all'ora.
1 =	10 — 19	» »
2 =	20 — 29	» »
3 =	30 — 39	» »
4 =	40 — 49	» »
5 =	50 — 59	» »
6 =	60 — 69	» »
7 =	70 — 79	» »
8 =	80 — 89	» »
9 =	90 — 99	» »

CODICE XXXIII

ASPETTO GENERALE DEL CIELO (W_1)

0 = cielo sereno.
1 = nubi di bel tempo con variazione diurna caratteristica (decade 1).
2 = nubi alte o medie predominanti (decade 2).
3 = nube alto-strato con o senza nube bassa al disotto (decade 3).
4 = rapide alternative di nubi minacciose e di schiarite (decade 4).
5 = cielo temporalesco (decade 5).
6 = nube strato-basso, sia al suolo (nebbia) sia elevata dal suolo (decade 6).
7 = cielo di strato cumuli.
8 = schiarite temporanee.
9 = nessuna indicazione.

CODICE XXXIV

ESTENSIONE DELLE NUBI BASSE (N_1)

0 = cielo sereno.	Nubi al disotto di 2.000 m.
1 = nube bassa da 0 a 2 dec.	
2 = nube bassa da 3 a 7 dec.	
3 = nube bassa da 8 o 9 dec.	
4 = completamente coperto.	
5 = nube variabile da 0 a 10 d.	
6 = nube bassa da 0 a 2 dec.	Per le nubi al disopra di 2.000 m. aggiungere 2.000 m. all'altezza indicata da h_2.
7 = nube bassa da 3 a 7 dec.	
8 = nube bassa da 8 o 9 dec.	
9 = completamente coperto.	

Nessuna specificazione si indica con una lineetta — o con linea di frazione /.

CODICE XXXV

ALTEZZA DELLE NUBI BASSE (h_2)

(al disopra del livello del mare o d'un livello scelto e noto)

	metri	piedi
0 =	0 a 200	0 a 600
1 =	200 a 400	600 a 1.200
2 =	400 a 600	1.200 a 2.000
3 =	600 a 800	2.000 a 2.500
4 =	800 a 1.000	2.500 a 3.000
5 =	1.000 a 1.200	3.000 a 3.700
6 =	1.200 a 1.400	3.700 a 4.500
7 =	1.400 a 1.600	4.500 a 5.000
8 =	1.600 a 1.800	5.000 a 5.500
9 =	1.800 a 2.000	5.500 a 6.500

La mancanza di nubi basse si indica con una lineetta — o con una linea di frazione /.

CODICE XXXVI

VARIAZIONI PREVISTE NELLA VISIBILITA (V_c)

0 = nessuna variazione probabile.
1 = miglioramento.
2 = miglioramento rapido.
3 = diminuzione.
4 = diminuzione rapida.
5 = diminuzione temporanea durante una precipitazione.
6 = variazioni dovute a banchi di bruma o a leggera nebbia.
7 = variazioni dovute a banchi di nebbia (o visibilità 0, 1 ovvero 2).
8 = variazioni, poi miglioramento.
9 = variazioni, poi diminuzione.

ANNEXE
ANNEX
ALLEGATO **G**

CODE XXXVII

LOCALISATION DU PHÉNOMÈNE (l)

0 = en général.
1 = local : par places.
2 = presque partout.
3 = à l'intérieur.
4 = sur la côte.
5 = en mer.
6 = sur la côte et en mer.
7 = sur les terrains élevés.
8 = dans les vallées.
9 = au voisinage des grandes villes.

CODE XXXVIII

PRÉCIPITATION (p)

0 = aucune précipitation prévue.
1 = pluie.
2 = bruine.
3 = pluie ou bruine
4 = pluie ou pluie et neige mêlées.
5 = pluie et neige mêlées ou neige.
6 = neige
7 = grêle ou pluie et grêle.
8 = orage avec précipitation.
9 = tempête de sable ou de poussière

CODE XXXIX

CARACTÈRE ET INTENSITÉ DE LA PRÉCIPITATION (i)

0 = intermittent.
1 = continu.
2 = averses.
3 = léger intermittent.
4 = léger continu.
5 = fort intermittent
6 = fort continu
7 = averses légères.
8 = fortes averses
9 = pas de spécification

PRÉPARATION DES CHIFFRES DE CONTROLE

I. PREMIÈRE MÉTHODE

La méthode employée pour la préparation des chiffres de contrôle sera plus compréhensible, par exemple :

Supposons que la prévision chiffrée est :

26070 19201 24302 22643 22604 07005 00006

Reproduire les groupes dans une colonne verticale et à droite de chaque groupe mettre le "chiffre digital" (dernier chiffre à droite) du nombre obtenu en additionnant les cinq chiffres de ce groupe. Ensuite additionner chaque colonne verticalement et mettre en bas le "chiffre digital" du nombre obtenu. Le "chiffre digital" du nombre obtenu en additionnant les chiffres de la colonne verticale à droite doit être le même que le "chiffre digital" du nombre obtenu en additionnant les chiffres de la rangée horizontale au bas des groupes de Code.

2 6 0 7 0	5
1 9 2 0 1	3
2 4 3 0. 2	1
2 2 6 4 3	7
2 2 6 0 4	4
0 7 0 0 5	2
0 0 0 0 6	6
9 0 7 1 1	8

Les groupes de contrôle sont obtenus en écrivant à la fin du message en groupes de cinq les chiffres de la colonne de droite, en commençant par le haut et en descendant jusqu'au chiffre obtenu dans la somme finale. On ajoute le cas échéant des traits d'union pour compléter le dernier groupe. Finalement on ajoute le groupe de cinq chiffres qui se trouve en bas du diagramme. Le message complet pour transmission se lira alors :

Prévi	26070	19201	24302	22643
	22604	07005	00006	
Contrôle	53174	268--	90711	

CODE XXXVII

LOCALITY OF THE PHENOMENON (l)

0 = generally.
1 = locally.
2 = in most places.
3 = inland.
4 = on the coast.
5 = at sea.
6 = on the coast and at sea.
7 = on high ground.
8 = in the valleys.
9 = in the neighbourhood of large towns.

CODE XXXVIII

PRECIPITATION (p)

0 = no precipitation anticipated.
1 = rain.
2 = drizzle.
3 = rain or drizzle.
4 = rain or sleet.
5 = sleet or snow.
6 = snow.
7 = hail or rain and hail.
8 = thunderstorm with precipitation.
9 = sand or dust storm.

CODE XXXIX

CHARACTER AND INTENSITY OF THE PRECIPITATION (i)

0 = intermittent.
1 = continuous.
2 = showers.
3 = slight intermittent.
4 = slight continuous.
5 = heavy intermittent.
6 = heavy continuous.
7 = light showers.
8 = heavy showers.
9 = no specification.

PREPARATION OF CHECK FIGURES

I. FIRST METHOD

The method of preparation of the check figures can be best explained by an example.

Suppose the coded forecast is

26070 19201 24302 22643 22601 07005 00006

Rewrite the groups in a vertical column, and to the right of each write the units digit of the number obtained by adding together the five figures in that group. Next add each column vertically and write underneath the units digit of the number obtained. The units digit of the number obtained by adding together the figures in the vertical column to the right should be the same as the units digit of the number obtained by adding together the figures in the horizontal row at the bottom of the code groups.

2 6 0 7 0	5
1 9 2 0 1	3
2 4 3 0 2	1
2 2 6 4 3	7
2 2 6 0 4	4
0 7 0 0 5	2
0 0 0 0 6	6
9 0 7 1 1	8

The check groups are obtained by writing at the end of the message in groups of five the figures in the right hand column, beginning at the top and working down to the figures obtained in the final summation. Hyphens are added as necessary to complete the last group. Finally the five-figure group at the foot of the diagram is added. The complete message for transmission would then read :

Previ	26070	19201	24302	22643
	22604	07005	00006	
Check	53174	268--	90711	

CODICE XXXVII

LOCALIZZAZIONE DEI FENOMENI (l)

0 = in generale.
1 = locale (a seconda dei luoghi).
2 = quasi ovunque.
3 = all'interno.
4 = sulla costa
5 = in mare.
6 = sulla costa e in mare.
7 = sui luoghi elevati.
8 = nelle vallate.
9 = in vicinanza delle grandi città.

CODICE XXXVIII

PRECIPITAZIONI (p)

0 = nessuna precipitazione prevista.
1 = piogge.
2 = pioggerella (bruine).
3 = pioggia o pioggerella.
4 = pioggia o pioggia e neve insieme.
5 = pioggia e neve insieme o neve.
6 = neve.
7 = grandine o pioggia e grandine.
8 = temporale con precipitazione.
9 = tempesta di sabbia o di polvere.

CODICE XXXIX

CARATTERE ED INTENSITA DELLA PRECIPITAZIONE (i)

0 = intermittente.
1 = continua.
2 = acquazzone.
3 = leggera intermittente.
4 = leggera continua.
5 = forte intermittente.
6 = forte continua.
7 = acquazzoni leggeri.
8 = forti acquazzoni.
9 = nessuna specificazione.

PREPARAZIONE DELLE CIFRE DI CONTROLLO

I. METODO PRIMO

Il metodo impiegato per la preparazione delle cifre di controlo si comprenderà meglio con un esempio.

Supponiamo la seguente previsione cifrata :

26070 19201 24302 22643 22604 07005 00006

Torniamo a scrivere i gruppi in una colonna verticale a destra di ciascuno scriviamo la "cifra digitale" (ultima cifra a destra) del numero ottenuto sommando le cinque cifre di ogni gruppo. In seguito sommiamo ogni colonna verticale e scriviamo in basso la "cifra digitale" del numero ottenuto. La "cifra digitale" del numero ottenuto sommando le cifre della colonna verticale a destra deve essere uguale alla cifra del numero ottenuto sommando le cifre della linea orizzontale in basso dei gruppi di somme.

2 6 0 7 0	5
1 9 2 0 1	3
2 4 3 0 2	1
2 2 6 4 3	7
2 2 6 0 4	4
0 7 0 0 5	2
0 0 0 0 6	6
9 0 7 1 1	8

I gruppi di controllo sono ottenuti scrivendo alla fine del telegramma in gruppi di cinque cifre della colonna di destra cominciando dall'alto scendendo fino alla cifra ottenuta scendendo fino alla cifra finale. Si aggiungano, in caso, lineette per completare l'ultimo gruppo. Finalmente si scrive il gruppo di 5 cifre che si trova alla base del diagramma. Il telegramma completato per la trasmissione è allora il seguente :

Previ	26070	19201	24302	22643
	22604	07005	00006	
Controllo	53174	268--	90711	

On pourra constater que dans la plupart des cas la méthode ci-dessus permet au réceptionnaire d'un message de découvrir toute erreur qui serait produite dans la transmission de ce message.

2. DEUXIÈME MÉTHODE

La méthode qui vient d'être décrite est destinée à être employée dans les occasions où il n'est pas facile, en cas de doute, de contrôler l'exactitude du message en le faisant répéter. Mais lorsque les communications sont telles qu'il est possible d'obtenir une répétition du message sans retard, le besoin des chiffres de contrôle n'est pas si impératif. Dans ces cas un système simplifié de chiffres de contrôle suffirait généralement.

Le système simplifié consiste à prendre les chiffres de la colonne de droite du diagramme, c'est-à-dire les "chiffres digitaux" des nombres obtenus en additionnant les cinq chiffres des groupes successifs du message chiffré, et en les disposant en ordre en groupes de cinq après le mot "contrôle". Le message complet dans ce cas serait

Prévi	*26070*	*19201*	*24302*	*22643*
	22604	*07005*	*00006*	
Contrôle	*53174*	*26---*		

PRÉVISION SPÉCIMEN

(1) En code avec chiffres de contrôle complets.

Prévi	*21070*	*20031*	*06402*	*20943*
	42523	*63214*	*11684*	*01335*
	16045	*23466*		
Contrôle	*06286*	*60561*	*0----*	*06383*

(2) Signification en clair.

Prévision pour le 21 basée sur charte de 07 heures pour une période de 9 heures de Croydon à la Manche.

Vent au sol entre N. E. et E., force 4.

Vent à 500 m. au-dessus du niveau de la mer 90° 40 à 49 km h.

Vent à 1.500 m. au-dessus du niveau de la mer 250° 20 à 29 km/h.

Ciel 8 à 10 dixièmes couvert de nuages bas stratifiés, 400-600 m. au-dessus du niveau de la mer, pour les 1 à 2 premières heures de la période ; nuage 0-2 dixièmes, base 1.200-1.400 m. au-dessus du niveau de la mer, plus tard.

Visibilité 1 - 2 km. à l'intérieur dans la matinée, amélioration à 4 - 10 km. généralement dans l'après-midi.

Bruine légère intermittente sur la côte au commencement.

It will be found that in most cases the above method enables the recipient of the forecast to identify an error that has occurred in the transmission of the message.

2. SECOND METHOD

The method just described is intended for use in cases where it is not easy, in cases of doubt, to check the accuracy of the message by having it repeated. Where, however, communications are such that it is possible to obtain a repetition of the message without delay, the need for check figures is not so imperative. In such cases, a simplified system of check figures would usually be sufficient.

The simplified system consists in taking the figures in the right hand column of the diagram, that is the units digits of the numbers obtained by adding together the 5 figures in consecutive groups of the coded message, and arranging them in order in groups of five after the word "check". The complete message in this case would be :

Previ	*26070*	*19201*	*24302*	*22643*
	22601	*07005*	*00006*	
Check	*53174*	*26- -*		

SPECIMEN FORECAST

(1) In code with complete check figures.

Previ	*21070*	*20031*	*06402*	*20943*
	42523	*63214*	*11684*	*01335*
	16015	*23466*		
Check	*06286*	*60561*	*0----*	*06383*

(2) Interpretation in plain language.

Forecast for the 21st based on 07h. chart for a period of 9 hours from Croydon to the Channel.

Wind at surface between NE and E force 4.

Wind at 500m. above sea level 90° 40 to 49 km/hr.

Wind at 1500 m. above sea level 250° 20 to 29 km/hr.

Sky 8-10 tenths covered with low stratus cloud 400-600 m. above sea level for the first 1-2 hours of the period ; cloud 0-2 tenths base 1200-1400 m. above sea level later.

Visibility 1-2 km. inland in the morning, improving to 4-10 km. generally in the afternoon.

Slight intermittent drizzle on the coast at first.

Si potrà constatare che nella maggior parte dei casi consente a chi riceve scoprire ogni errore avvenuto nella trasmissione del telegramma.

2. SECONDO METODO

Il metodo che abbiamo descritto è destinato ad essere adoperato quando non sia facile, in caso di dubbio, controllare il telegramma facendolo ripetere. Ma quando le comunicazioni siano tali che sia possibile ottenere senza indugio la replica del telegramma, non è così imperativo il bisogno delle cifre di controllo. In questo caso un sistema semplificato di cifre di controllo generalmente basterebbe.

Il sistema semplificato consiste nel prendere le cifre della colonna di destra del diagramma, cioè le "cifre digitali" dei numeri ottenuti sommando le cinque cifre dei gruppi successivi del messaggio cifrato e disponendoli in ordine a gruppi di cinque dopo la parola "controllo". In questo caso, il messaggio completo sarà :

Previ	*26070*	*19201*	*24302*	*22613*
	22604	*07005*	*00006*	
Controllo	*53174*	*26---*		

ESEMPIO DI PREVISIONE

(1) Cifrato con cifre di controllo completo.

Previ	*21070*	*20031*	*06402*	*20943*
	42523	*63214*	*11684*	*04335*
	16045	*23466*		
Controllo	*06286*	*60561*	*0----*	*06383*

(2) Interpretazione.

Previsione per le 21 in base alla carta delle ore 07 per un periodo di 9 ore da Croydon alla Manica.

Vento al suolo tra N. E e E., forza 4.

Vento a 500 m. sul livello del mare 90° 40 a 49 km/h.

Vento a 1.500 m. sul livello del mare 250° 20 a 29 km/h.

Cielo 8 a 10 decimi coperto di nubi basse stratificate. 400 a 600 m. sul livello del mare, nelle prime due ore del periodo ; nubi da 0-2 decimi, base 1.200-1.400 m. sul livello del mare, nelle ore successive.

Visibilità da 1-2 km. nella mattina, miglioramento da 4-10 km. nel pomeriggio.

Pioggerella (bruine) intermittente sulla costa in un primo tempo.

PLATE I

PLAN OF A PANEL FOR GROUND SIGNALS WITH THE "DIAMONDS" IN POSITION

TAVOLA

DISEGNO DI UN PANNELLO PER SEGNALAZIONI A TERRA, MOSTRANTE I QUADRATI IN POSIZIONE

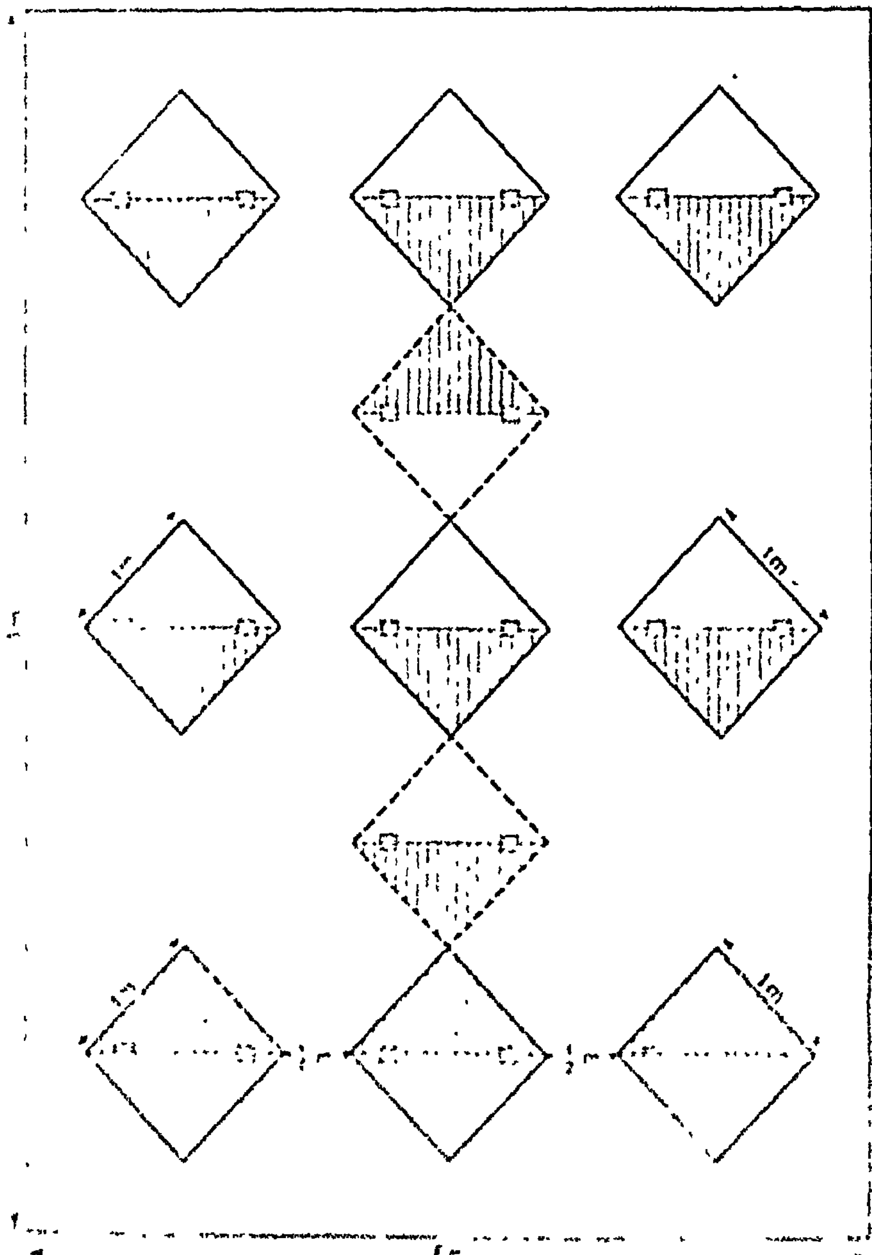
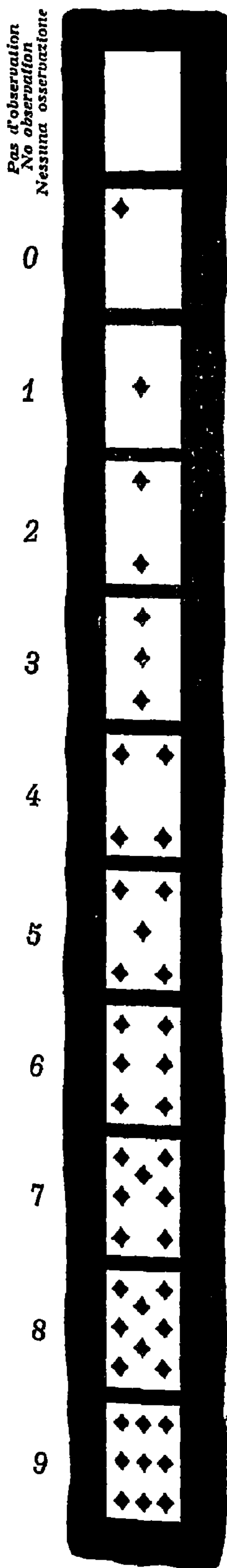
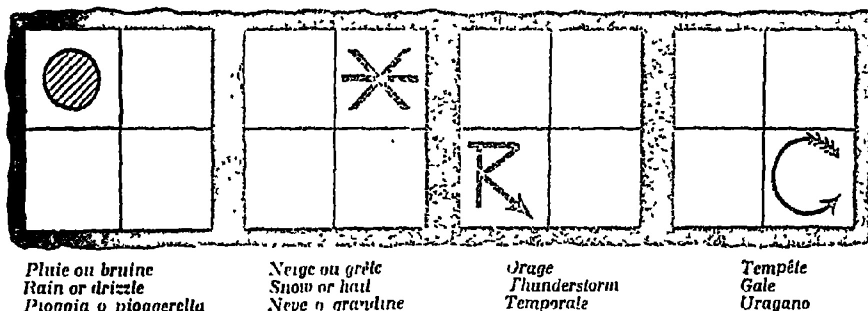


PLANCHE 2 — PLATE 2 — TAVOLA 2





Pluie ou bruine
Rain or drizzle
Pioggia o pioggerella

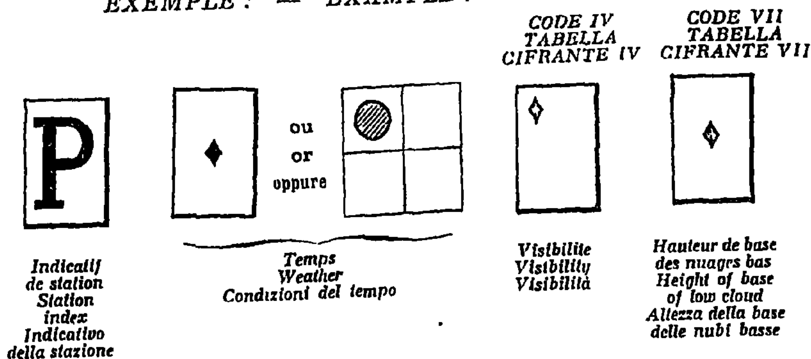
Neige ou grêle
Snow or hail
Neve o grandine

Orage
Thunderstorm
Temporale

Tempête
Gale
Uragano

TEMPS WEATHER CONDIZIONI DEL TEMPO	VISIBILITÉ VISIBILITY VISIBILITÀ	HAUTEUR DE BASE DES NUAGES BAS HEIGHT OF BASE OF LOW CLOUD ALTEZZA DELLA BASE DELLE NUBI BASSE
	Le Code employé est le The Code used is Le tabelle cifrante impiegate sono	
1 ◍ Pluie ou bruine Rain or drizzle Pioggia o pioggerella		
2 ✳ Neige ou grêle Snow or hail Neve o grandine		
3 Orage Thunderstorm Temporale	CODE IV TABELLA CIFRANTE IV	CODE VII TABELLA CIFRANTE VII
4 Tempête Gale Uragano		
	du Code International pour Messages Météorologiques (V. Append. G2) of the International Code for Meteorological Messages (See Append. G2) del cifrario internazionale per bollettini meteorologici (Vedi Append. G2)	

EXEMPLE : — EXAMPLE : — ESEMPIO :



SIGNIFICATION : — SIGNIFICATO :

Indicatif de station	Temps	Visibilité	Hauteur de base des nuages bas
PARIS PARIGI	Pluie ou bruine Rain or drizzle Pioggia o pioggerella	Objets non visibles à 50m (55 yards) Objects not visible at 50m (55 yards) Oggetti non visibili a 50m (55 yards)	de 50 à 100m (150-300 pieds) 50 to 100m (150 to 300 ft) da 50 a 100m) (150-300 piedi)

Nota — Il est recommandé que les carreaux figurant sur les panneaux soient peints en rouge.
Note — It is recommended that the squares on the panels be painted red.
Nota — Si raccommanda che i quadri che figurano sui pannelli siano dipinti in rosso.

ANNEXE H

DOUANES

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. Les aéronefs allant à l'étranger ne peuvent partir que des aérodromes spécialement désignés par l'Administration des douanes de chaque Etat contractant et dénommés « aérodromes douaniers ».

Ceux venant de l'étranger ne peuvent atterrir que sur les mêmes aérodromes.

2. Tout aéronef qui se rend d'un Etat dans un autre doit obligatoirement franchir la frontière entre certains points déterminés par les Etats contractants. Ces points sont indiqués sur les cartes aéronautiques.

3. Toute information utile concernant les aérodromes douaniers d'un Etat, y compris tout changement apporté à la liste, avec les changements correspondants nécessaires sur les cartes aéronautiques, les dates auxquelles ces changements deviennent valides et toutes autres informations concernant les aérodromes internationaux *créés*, seront notifiées par l'Etat intéressé à la Commission Internationale de Navigation Aérienne qui communiquera ces informations à tous les Etats contractants. Les Etats contractants pourront se mettre d'accord pour établir des aérodromes internationaux réunissant les services douaniers de deux ou plusieurs Etats.

4. Lorsque, par suite d'un cas de force majeure, dont il devra être justifié, l'aéronef franchira la frontière en un point autre que ceux désignés, il devra atterrir sur le plus prochain aérodrome douanier situé sur l'itinéraire de son voyage. S'il est obligé d'atterrir avant de parvenir à cet aérodrome, il préviendra les services de police ou de douane les plus voisins.

Il ne pourra repartir qu'avec l'autorisation de ces services qui, après vérification, viseront le carnet de route ainsi que le manifeste prévu au paragraphe 5 et désigneront au pilote l'aéroplace douanière où il devra obligatoirement aller effectuer les opérations de dédouanement.

5. Avant leur départ ou dès leur arrivée, suivant qu'ils vont à l'étranger ou qu'ils en viennent, les pilotes présentent aux autorités de l'aérodrome leur carnet de route et, s'il y a lieu, le manifeste des marchandises et provisions de bord qu'ils transportent.

6. Le manifeste est conforme au modèle n° 1 ci-joint.

Les marchandises font obligatoirement l'objet de déclarations en détail, établies par les expéditeurs et conformes au modèle n° 2 ci-joint.

Tout Etat contractant a la faculté d'exiger l'inscription, soit sur le manifeste, soit dans la déclaration pour la douane, de telles indications supplémentaires qu'il juge nécessaires.

7. Avant le départ, s'il s'agit d'un aéronef transportant des marchandises, l'agent fiscal, au vu du manifeste et des déclarations, procède aux vérifications réglementaires et vise le carnet de route ainsi que le manifeste. Il appuie d'un cachet sa signature.

Il revêt de son sceau les marchandises ou les groupes de marchandises pour lesquels cette formalité est exigée.

A l'arrivée, l'agent fiscal constate l'intégrité des scellés, procède aux opérations du *dédouanement*, vise le carnet de route et conserve le manifeste.

S'il s'agit d'un aéronef ne transportant pas

ANNEX H

CUSTOMS

GENERAL PROVISIONS

1. Any aircraft going abroad shall depart only from aerodromes specially designated by the customs administration of each contracting State, and named "customs aerodromes".

Aircraft coming from abroad shall land only in such aerodromes

2. Every aircraft which passes from one State into another is obliged to cross the frontier between certain points fixed by the contracting States. These points are shown on the aeronautical maps.

3. All necessary information concerning customs aerodromes within a State, including any alterations made to the list and any corresponding alterations necessary on the aeronautical maps and the dates when such alterations become valid, and all other information concerning any international aerodromes which may be established, shall be communicated by the *State* concerned *to* the International Commission for Air Navigation which shall notify such information to all of the contracting States. The contracting States may agree to establish international aerodromes at which there may be joint customs services for two or more States.

4. When, by reason of a case of *force majeure*, which must be duly justified, an aircraft crosses the frontier at any other point than those designated, it shall land at the nearest customs aerodrome on its route. If it is forced to land before reaching this aerodrome it shall inform the nearest police or customs authorities.

It will only be permitted to leave again with the authorisation of these authorities, who shall, after verification, stamp the log book and the manifest provided for in paragraph 5; they shall inform the pilot of the customs aerodrome where he must necessarily carry *out* the formalities of customs clearance.

5. Before departure, or *immediately* after arrival, according to whether they are going to or coming back from a foreign country, pilots shall show their log books to the authorities of the aerodrome and, if necessary, the manifest of the goods and supplies for the journey which they carry.

6. The manifest is to be kept in conformity with the attached form No 1.

The goods must be the subject of detailed declarations in conformity with the attached form No. 2, made out by the senders.

Every contracting State has the right to prescribe for the insertion either on the manifest or on the customs declaration of such supplementary entries as it may deem necessary.

7. In the case of an aircraft transporting goods the customs officer, before departure, shall examine the manifest and declarations, make the prescribed verifications and sign the log book as well as the manifest. He shall verify his signature with a stamp. He shall seal the goods or sets of goods for which such a formality is required.

On arrival the customs officer shall ensure that the seal is unbroken, shall pass the goods, shall sign the log book and keep the manifest.

In the case of an aircraft with no goods

ALLEGATO H

DOGANE

DISPOSIZIONI GENERALI

1. Qualsiasi aeromobile diretto all'estero deve partire soltanto dagli aeroporti che sono appositamente indicati dall'amministrazione doganale di ogni Stato contraente e denominati « aeroporti doganali ».

Gli aeromobili che provengono dall'estero dovranno atterrare soltanto in tali aeroporti.

2. Ogni aeromobile che passa da uno Stato ad un altro è obbligato a traversare il confine fra determinati punti stabiliti dagli Stati contraenti. Tali punti sono indicati sulle carte aeronautiche.

3. Tutte le informazioni sugli aeroporti doganali di uno Stato, comprese le modificazioni che potrebbero essere portate alla loro lista e le modificazioni corrispondenti delle carte aeronautiche, la data colla quale tali modificazioni entreranno in vigore, e tutte le altre informazioni relative a quegli aeroporti internazionali che potranno essere impiantati in seguito saranno comunicate dallo Stato interessato alla Commissione Internazionale di Navigazione *Aerea* che le notificherà a tutti gli Stati contraenti. Gli Stati contraenti possono prendere accordi per impiantare degli aeroporti internazionali nei quali vi sia un servizio doganale cumulativo per due o più Stati.

4. Quando, in caso di forza maggiore, che dovrà essere debitamente giustificata, un aeromobile traversa il confine in un punto diverso da quelli previsti, dovrà atterrare nell'aeroporto doganale più vicino situato sulla sua rotta. Se è obbligato ad atterrare prima di arrivare a tale aeroporto dovrà *informarne la più vicina stazione di dogana* o di polizia.

Potrà ripartire solamente coll'autorizzazione di tali autorità, che, dopo la verifica, firmeranno il libro di bordo e il manifesto previsti nel paragrafo 5, e indicheranno al pilota l'aeroporto doganale nel quale esso è tenuto a compiere le formalità della visita doganale.

5. Prima della partenza, o subito dopo l'arrivo secondo che si rechino in paese estero o ne ritornino, i piloti mostreranno i loro libri di bordo alle autorità dell'aeroporto e, se è necessario, il manifesto delle merci e delle provviste che trasportano a bordo.

6. Il manifesto deve essere tenuto in conformità del modello n° 1, allegato.

La merce sarà oggetto di dichiarazioni particolareggiate in conformità del modello n° 2, allegato, che dev'essere riempito dal mittente.

Ogni Stato contraente ha il diritto di prescrivere l'inserzione, o sul manifesto o sulla dichiarazione doganale di quelle indicazioni addizionali che riterrà necessarie.

7. Se un aeromobile trasporta merci, l'agente di dogana, prima della partenza, esaminerà il manifesto e le dichiarazioni, farà le verifiche prescritte, e firmerà il giornale di rotta e il manifesto. Legalizzerà la firma con un bollo e metterà i sigilli di piombo a quelle merci per le quali questa formalità è richiesta.

All'arrivo, l'agente di dogana constaterà se il sigillo di piombo è ancora intatto, procederà alle operazioni di sdoganamento della merce, e firmerà il giornale di rotta e il manifesto.

Se l'aeromobile non trasporta merci, gli

de marchandises, il est simplement soumis au visa de son carnet de route par les services de police et de douane.

Le combustible à bord ne sera pas passible de droit de douane, pourvu que la quantité ne dépasse pas celle nécessaire à l'accomplissement du voyage tel qu'il est défini sur le carnet de route.

8. Par exception aux règles générales, certaines catégories d'aéronefs, notamment les aéronefs postaux, ceux appartenant à des Compagnies de transports aériens régulièrement constituées et autorisées et ceux appartenant à des membres de sociétés de tourisme reconnues et ne se livrant ni au transport public des personnes ni au transport des marchandises, pourront être dispensés d'atterrir à l'aérodrome douanier et autorisés à commencer ou à finir leur voyage en certaines aéroplaces de l'intérieur, désignées par l'Administration des douanes et de la police de chaque Etat et où les formalités douanières seront remplies.

Toutefois, ces aéronefs devront suivre la route normale aéronautique et se faire reconnaître, par des signaux convenus, à leur passage de la frontière.

RÉGIME APPLICABLE AUX APPAREILS ET AUX MARCHANDISES

9. Les aéronefs atterrissant en Pays étranger acquittent, en principe, les droits de douane s'il en existe.

S'ils doivent être réexportés, ils bénéficient du régime de l'acquit-à-caution ou de la consignation des droits.

S'il se forme, entre deux ou plusieurs Pays, une Union des Sociétés de Tourisme, les aéronefs desdits Pays jouiront du régime du « Triptyque ».

10. Les marchandises arrivant par aéronef sont considérées comme provenant du Pays où le carnet de route et le manifeste ont été visés par l'agent fiscal.

Elles sont, en ce qui concerne leur origine et les divers régimes douaniers, soumises à des règles analogues à celles applicables aux marchandises importées par terre ou par mer.

11. Pour les marchandises exportées en décharge de compte d'admission temporaire ou d'entrepôt, ou passibles de taxes intérieures, les expéditeurs justifient du passage à l'étranger par la production d'un certificat des Douanes de destination.

TRANSIT AÉRIEN

12. Lorsque, pour atteindre sa destination, un aéronef doit survoler un ou plusieurs des Pays contractants, sous réserve du droit de souveraineté appartenant à chacun de ces pays, deux cas sont à distinguer :

1. Si l'aéronef ne dépose ni ne reprend des passagers ou des marchandises, il ne sera tenu que de suivre la route normale et de se faire reconnaître par signaux à son passage au-dessus des points désignés à cet effet ;

2. Dans les autres cas, une escale obligatoire dans un aérodrome douanier lui sera imposée, et le nom de cet aérodrome sera inscrit sur le carnet de route, avant le départ. A l'escale, les autorités douanières examineront les papiers et le chargement et prendront, le cas échéant, les dispositions nécessaires pour assurer la réexportation de l'appareil et des marchandises, ou l'acquittement des droits.

Les dispositions de l'article 9, 2e alinéa sont applicables aux marchandises qui doivent être réexportées.

Si l'aéronef dépose ou reprend des marchandises, l'agent fiscal le constate sur le manifeste dûment complété et appose, s'il y a lieu, de nouveaux scellés.

on board, the log book only shall be signed by the police and customs officials

The fuel on board shall not be liable to customs duties provided the quantity thereof does not exceed that needed for the journey, as defined in the log book.

8. As an exception to the general regulations, certain classes of aircraft, particularly postal aircraft, aircraft belonging to aerial transport companies regularly constituted and authorised and those belonging to members of recognised touring societies not engaged in the public conveyance of persons or goods, may be freed from the obligation of landing at a customs aerodrome and authorised to begin or end their journey at certain inland aerodromes appointed by the customs and police administration of each State at which customs formalities shall be complied with.

However, such aircraft shall follow the normal air-route, and make their identity known by signals agreed upon as they fly across the frontier.

REGULATIONS APPLICABLE TO AIRCRAFT AND GOODS

9. Aircraft landing in foreign countries are in principle liable to customs duties if such exist.

If they are to be re-exported, they shall have the benefit of the regulations as to permit by bond or deposit of the taxes.

In the case of the formation between two or more countries of a Union of touring societies, the aircraft of the said countries will have the benefit of the regulations of the " Triptyque ".

10. Goods arriving by aircraft shall be considered as coming from the country where the log book and manifest have been signed by the customs officer.

As regards their origin and the different customs regimes, they are liable to the regulations of the same kind as are applicable to goods imported by land or sea.

11. With regard to goods exported in discharge of a temporary receiving or bonded account or liable to inland taxes, the senders shall prove their right to send the goods abroad by producing a certificate from the customs of the place of destination.

AIR TRANSIT

12. When an aircraft to reach its destination must fly over one or more contracting States, without prejudice to the right of sovereignty of each of the contracting States, two cases must be distinguished :—

1. If the aircraft neither sets down nor takes up passengers or goods, it is bound only to keep to the normal air route and make itself known by signals when passing over the points designated for such purpose.

2. In other cases, it shall be bound to land at a customs aerodrome and the name of such aerodrome shall be entered in the log book before departure. On landing, the customs authorities shall examine the papers and the cargo, and take, if need be, the necessary steps to ensure the re-exportation of the craft and goods or the payment of the dues.

The provisions of paragraph 9 (2) are applicable to goods to be re-exported.

If the aircraft sets down or takes up goods the customs officer shall verify the fact on the manifest, duly completed, and shall affix, if necessary, a new seal.

ufficiali di polizia e di dogana firmeranno solamente il giornale di rotta.

Il combustibile a bordo andrà esente da diritti di dogana, purchè la sua quantità non oltrepassi quella occorrente per il viaggio come è descritto nei libri di bordo.

8. Come eccezioni al regolamento generale, certe categorie di aeromobili, e in particolare gli aeromobili postali, gli aeromobili che appartengono alle compagnie di trasporti aerei debitamente costituite e autorizzate, o quelli che appartengono ai membri di società riconosciute di turismo e che non sono adibiti a trasporti pubblici di persone o di merci, possono essere esonerati dall'obbligo di atterrare in un aeroporto doganale e possono avere dall'amministrazione doganale e di polizia dello Stato l'autorizzazione di iniziare e di terminare il viaggio in determinati aeroporti dell'interno, dove saranno compiute le formalità doganali.

Questi aeromobili dovranno pero' seguire la rotta aerea normale, e dovranno farsi riconoscere, quando traversano la frontiera, per mezzo di segnali convenuti.

REGOLAMENTI APPLICABILI AGLI AEROMOBILI E ALLE MERCI

9. Gli aeromobili che atterrano in paese estero devono corrispondere, in massima, i diritti doganali, se ve ne sono.

Se gli aeromobili devono essere riesportati, potranno godere il beneficio della bolletta di cauzione, o del deposito dei diritti.

Costituendosi fra due o più Stati una Unione delle società turistiche, gli aeromobili di tali Stati potranno godere del regime del « trittico ».

10. Le merci che arrivano per aeromobile saranno considerate come provenienti dal paese nel quale i libri di bordo e il manifesto sono stati firmati dall'agente di dogana.

Per quanto riguarda l'origine e i diversi regimi doganali, esse sono soggette a regolamenti analoghi a quelli esistenti per le merci importate per terra o per mare.

11. Per le merci esportate a scarico d'importazione temporanea o di deposito, o soggette a tasse interne, i mittenti dovranno giustificare il loro diritto di spedire la merce all'estero, producendo un certificato della dogana del luogo di destinazione.

TRANSITO AEREO

12. Quando un aeromobile, per arrivare a destinazione, deve traversare in volo uno o più Stati contraenti, salvo il diritto di sovranità di ciascuno di essi, *due* casi sono da distinguere :

1. Se l'aeromobile non prende nè sbarca passeggeri o merci, sarà tenuto soltanto a seguire la rotta normale e a farsi riconoscere, quando passa sopra i punti designati a tale scopo ;

2. In caso *diverso*, è imposto uno scalo obbligatorio in un aeroporto doganale. La scelta dell'aeroporto è lasciata al pilota, che dovrà inscrivere prima della partenza nel suo libro di bordo il nome del luogo di scalo. Allo scalo, le autorità doganali esamineranno i documenti ed il carico, e prenderanno, se occorre, le dispozioni necessarie per assicurare la riesportazione dell'aeromobile e delle merci o il pagamento dei diritti

Le disposizioni del paragrafo 9, alinea 2 sono applicabili alle merci da riesportarse.

Se l'aeromobile scarica o riprende merce l'agente di dogana *lo* farà risultare sul manifesto debitamente completato, e metterà, se occorre, un nuovo sigillo di piombo

ANNEXE
ANNEX
ALLEGATO **H**

DISPOSITIONS DIVERSES

13. Tout aéronef en marche, en quelque lieu qu'il se trouve, doit se soumettre aux injonctions des postes et aéronefs de police ou de douane de l'Etat survolé.

14. Les agents des douanes et des contributions indirectes et, d'une façon générale, les représentants de l'autorité publique, ont libre accès dans tous les lieux de départ et d'atterrissage d'aéronefs; ils peuvent, en outre, visiter tout aéronef et son chargement, pour exercer leurs droits de surveillance.

15. Sauf pour les aéronefs postaux, tous déchargements et jets, sauf le lest, en cours de route pourront être interdits.

16. En plus des pénalités qui peuvent être édictées, par les lois du pays lésé, pour infraction aux dispositions qui précèdent, cette infraction sera notifiée à l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé; cet Etat suspendra, soit pour une durée limitée, soit à titre définitif, la validité du certificat d'immatriculation de l'aéronef en faute (1).

17. Les dispositions de la présente annexe ne s'appliquent ni aux aéronefs militaires titulaires d'une autorisation spéciale (articles 31, 32 et 33 de la Convention), ni aux aéronefs de police et de douane (articles 31 et 34 de la Convention).

VARIOUS PROVISIONS

13. Every aircraft during flight, wherever it may be, must conform to the orders from police or customs stations and police or customs aircraft of the State over which it is flying.

14. Customs officers and excise officials, and generally speaking the representatives of the public authorities shall have free access to all starting and landing places for aircraft; they may also search any aircraft and its cargo to exercise their rights of supervision.

15. Except in the case of postal aircraft, all unloading or throwing out in the course of flight, except of ballast, may be prohibited.

16. In addition to any penalties which may be imposed by local law for infringement of the preceding regulations, such infringement shall be reported to the State in which the aircraft is registered and that State shall suspend for a limited time, or permanently, the certificate of registration of the offending aircraft (1).

17. The provisions of this Annex do not apply to military aircraft visiting a State by special authorisation (Articles 31, 32, and 33 of the Convention), nor to police and customs aircraft (Articles 31 and 34 of the Convention).

DISPOSIZIONI VARIE

13. Ogni aeromobile in volo, in qualsias luogo si trovi, dovrà conformarsi agli ordini ricevuti dai posti di dogana o di polizia e dagli aeromobili di polizia, e di dogana dello Stato sopra il quale vola.

14. Gli agenti di dogana e di finanza, e in generale i rappresentanti della autorità pubblica, avranno libero accesso in tutti i luoghi di partenza o di arrivo di aeromobili; potranno pisitare qualsiasi aeromobile e il suo carico veri l'esercizio del loro diritto di sorveglianza

15. Salvo per gli aeromobili postali, è vietato lo scarico e il getto di qualsiasi materiale, fuor che la zavorra, durante il volo.

16. In caso d'infrazione alle disposizioni precedenti, oltre le penalità previste dalle leggi dello Stato danneggiato, l'infrazione sarà notificata allo Stato nel quale l'aeromobile è inscritto; questi sospenderà, temporaneamente o in permanenza, il certificato di inscrizione dell'aeromobile in colpa (1).

17. Le disposizioni di questo allegato non saranno applicate agli aeromobili militari muniti di autorizzazione speciale (articoli 30 a 32 della convenzione), nè agli aeromobili di polizia o di dogana (articoli 31 e 34 della Convenzione).



(1) RÉSOLUTION Nº 18 (B. O. 1, p. 23).

VOIR EGALEMENT

RÉSOLUTION Nº 392 (B O. 13, p. 46) : RÈGLEMENT SUR L'USAGE INTERNATIONAL DES SYMBOLES ET TERMES EMPLOYES EN TECHNIQUE AERONAUTIQUE. ◆

RÉSOLUTION Nº 188 (B. O. 7, p. 30) : RÈGLEMENT CONCERNANT LES BOITES DE SECOURS A BORD DES AÉRONEFS. ◆

RÉSOLUTION Nº 192 (B. O. 7, p. 34) ET RÉSOLUTION Nº 266 (B. O. 9 p. 27) : RÈGLEMENT RELATIF A UNE ATMOSPHÈRE-TYPE INTERNATIONALE. ◆

RESOLUTION Nº 325 (B. O. 11, p. 23) : ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS SURVENUS AUX AÉRONETS A L'ÉTRANGER.

RÉSOLUTION Nº 462 (B. O. 15, p. 36) : UNIFICATION DES MÉTHODES D'ESSAI DES ALLIAGES LÉGERS

RÉSOLUTION Nº 468 (B. O. 15, p. 39) : STATISTIQUES DU TRAFIC AÉRIEN.

RÉSOLUTION Nº 483 (B. O. 15, p. 48) : DISPOSITIONS A PRENDRE PAR LES BATEAUX EN MER POUR PERMETTRE AUX AÉRONEFS DE RECONNAITRE LEUR NATIONALITÉ

(1) RESOLUTION No. 18 (O. B. 1, p. 23).

SEE ALSO

RESOLUTION No 392 (O. B. 13, p. 46) : REGULATIONS CONCERNING THE INTERNATIONAL EMPLOYMENT OF SYMBOLS AND TERMS USED IN AERONAUTICAL TECHNICS ◆

RESOLUTION No. 188 (O.B. 7, p. 30) : REGULATIONS CONCERNING EMERGENCY MEDICAL BOXES ON BOARD AIRCRAFT. ◆

RESOLUTION No. 192 (O. B. 7, p. 34) AND RESOLUTION Nº 266 (O. B. 9, p. 27) : REGULATIONS CONCERNING AN INTERNATIONAL STANDARD ATMOSPHERE. ◆

RESOLUTION No. 325 (O. B. 11, p. 23) : INVESTIGATION OF AIRCRAFT ACCIDENTS OCCURRING ABROAD

RESOLUTION No. 462 (O. B. 15, p. 36) : UNIFICATION OF THE METHODS OF TESTING THE LIGHT ALLOYS.

RESOLUTION No. 468 (O. B. 15, p. 39) : AIR TRAFFIC STATISTICS.

RESOLUTION No. 483 (O. B. 15, p. 48) MEASURES TO BE TAKEN BY SHIPS AT SEA TO ENABLE AIRCRAFT TO RECOGNISE THEIR NATIONALITY.

(1) RISOLUZIONE Nº 18 (B. U. 1, p. 23)

VEDERE INOLTRE

RISOLUZIONE Nº 392 (B. U. 13, p. 46) : REGOLAMENTO SULL' IMPIEGO INTERNAZIONALE DEI SIMBOLI E DEI TERMINI ADOPERATI NELLA TECNOLOGIA AERONAUTICA. ◆

RISOLUZIONE Nº 188 (B. U. 7, p. 30) : REGOLAMENTO RELATIVO ALLE CASSETTE MEDICHE DI SOCCORSO A BORDO DEGLI AEROMOBILI. ◆

RISOLUZIONE Nº 192 (B. U. 7, p. 34) E RISOLUZIONE Nº 266 (B. U. 9. p. 27) : REGOLAMENTO RELATIVO ALLA ATMOSFERA-TIPO INTERNAZIONALE. ◆

RISOLUZIONE Nº 325 (B U. 11, p. 23) : INCHIESTE SUI SINISTRI OCCORSI AGLI AEROMOBILI ALL' ESTERO

RISOLUZIONE Nº 462 (B. U. 15, p. 36) : UNIFICAZIONE DEI METODI DI SAGGIO DELLE LEGHE LEGGERE.

RISOLUZIONE Nº 468 (B. U. 15. p. 39) : STATISTICHE DEL TRAFFICO AEREO.

RISOLUZIONE Nº 483 (B. U. 15, p. 48) : DISPOSIZIONI CHE DEVONO ESSERE ADOTTATE DALLE NAVI IN MARE PER PERMETTERE AGLI AERONOBILI DI RICONOSCERE LA LORO NAZIONALITA.

ANNEXE
ANNEX
ALLEGATO

NOTA. — Le manifeste ne doit pas porter de rature ou surcharges non approuvées par les agents qualifiés des douanes ni contenir des mots en interligne ou plusieurs articles sur la même ligne. On pourra ajouter autant d'intercalaires qu'il sera nécessaire.

MODÈLE N° 1

NAVIGATION AÉRIENNE

MANIFESTE
OU DÉCLARATION GÉNÉRALE DU CHARGEMENT

Espace réservé aux inscriptions du service des douanes

APPAREIL.... { Marque d'immatriculation : S. — A. — 101 — G :

COMMANDANT.. { Nom : Domicile : Nationalité : Numéro de la licence

MARCHANDISES. { Lieu de départ : Pays : Lieu de destination : Pays : Nombre de déclarations annexées : ....

Le Commandant affirme l'exactitude du contenu du présent manifeste sous les peines édictées par les lois. En conséquence, il a daté et signé ce document immédiatement au-dessous de la dernière inscription.

Numéro d'ordre du présent	Marques et numéros des colis	Nombre (en chiffres et en toutes lettres) et espèce des colis	Nature de la marchandise	Poids	Observations

NOTE. — The manifest should not bear on it erasures or corrections except those approved by the proper customs officials, nor contain interlineations or several articles entered on the same line. As many extra sheets may be added as are necessary.

MODEL N° 1

AIR NAVIGATION

MANIFEST
OR GENERAL DECLARATION OF CARGO

Space reserved for entries by Customs Officers.

MACHINE.. ... { Registration Mark. ....

COMMANDING OFFICER { Name : Residence : Nationality : Number of Licence :

GOODS.. ... { Place of departure : Country : Place of destination : Country : Number of annexed declarations : ....

The Commanding Officer guarantees the accuracy of the contents of this manifest under penalties provided by law. Consequently he has dated and signed this document immediately below the last entry.

File number of	Marks and numbers on the Parcels	Number (in figures and letters) and Descriptions of Parcels	Nature of the goods	Weight	Observations

NOTA. — Il manifesto non dovrà portare cancellature nè correzioni che non siano state approvate dagli agenti di dogana; non conterrà parole fra le linee, nè più articoli iscritti sulla stessa linea. Si potranno aggiungere quanti fogli addizionali saranno necessari.

MODELLO N° 1

NAVIGAZIONE AEREA

MANIFESTO
O DICHIARAZIONE GENERALE DEL CARICO

Spazio riservato alle annotazioni degli ufficiali doganali.

AEROMOBILE .. { Marca di registrazione. ....

COMANDANTE.. { Nome e cognome. Residenza. Nazionalità. Numero della patente.

MERCI .... { Luogo di partenza : Stato : Luogo di destinazione : Stato : Numero di dichiarazioni allegate : ....

Il Comandante garantisce l'esattezza del contenuto di questo manifesto, sotto le penalità previste dalle leggi. In conseguenza egli ha apposto la data e la firma a questo documento immediatamente sotto l'ultima registrazione.

Numero d'ordine del documento	Marche e numeri sui colli	Numero (in cifre e lettere) e descrizioni dei colli	Natura della merce	Peso	Osservazioni

ANNEXE
ANNEX
ALLEGATO H

NAVIGATION AÉRIENNE.

Modèle N° 2

Lieu de départ

Lieu de destination :

Déclaration pour la douane faite par M.
pour les marchandises ci-après :

COLIS		ESPÈCE	DÉSIGNATION DÉTAILLÉE DU CONTENU	PAYS D'ORIGINE	VALEURS	POIDS		OBSERVATIONS
MARQUES ET NUMÉROS	NOMBRE					BRUT	NET	

A , le 19

L'expéditeur

AIR NAVIGATION.

N° 2

Place of departure :

Place of destination :

Customs declaration made by M
for the following goods :

PARCELS		NATURE OF GOODS	DETAILED DESCRIPTION OF CONTENTS	COUNTRY OF ORIGIN	VALUE	WEIGHT		OBSERVATIONS
MARKS AND NUMBERS	NUMBER					GROSS	NET	

At the day of 19

Consignor,

NAVIGAZIONE AEREA.

Modello N° 2

Luogo di partenza :

Destinazione :

Dichiarazione per la dogana fatta dal sig . . . . .
per le seguenti merci :

COLLI		NATURA DELLA MERCE	DESCRIZIONE PARTICOLAREGGIATA DEL CONTENUTO	PAESE D'ORIGINE	VALORE	PESO		OSSERVAZIONI
MARCHE E NUMERI	NUMERO					LORDO.	NETTO	

A , il 19

Consegnatario,

RÉSOLUTIONS ET RÈGLEMENTS

ADOPTÉS PAR LA COMMISSION INTERNATIONALE DE NAVIGATION AÉRIENNE
ET EXÉCUTOIRES EN CE QUI CONCERNE LES ÉTATS CONTRACTANTS
AU MÊME TITRE QUE LES ANNEXES DE LA CONVENTION

RESOLUTIONS AND REGULATIONS

ADOPTED BY THE INTERNATIONAL COMMISSION FOR AIR NAVIGATION
AND OPERATIVE AS REGARDS THE CONTRACTING STATES
IN LIKE MANNER AS THE ANNEXES OF THE CONVENTION

RÉSOLUTIONS

RELATIVES A LA FORME, L'ÉTABLISSEMENT
ET LA TENUE DU CARNET DE ROUTE

(Résolutions Nos 47, 355, 393 et 422)

La Commission décide d'adopter un modèle unique de carnet de route contenant un certain nombre d'indications reproduites d'autre part dans le certificat d'immatriculation, le livret d'appareil, le livret de moteur, le carnet de signaux, la licence de T.S.F.

Les livres de bord ci-dessus énumérés ne seront pas supprimés, mais les indications qu'ils contiennent étant répétées dans le carnet de route, ils pourront être laissés au port d'attache de l'avion.

Une pochette ménagée dans la couverture du carnet de route contiendra le certificat de navigabilité.

Le format du carnet de route sera de 25 ⁰/ₘ sur 20.

La couverture sera cartonnée et entoilée.

La première page (dos de la couverture) contiendra le mode d'emploi du carnet, tel qu'il est prévu par la Convention, Annexe C, section 5.

La deuxième page contiendra des indications concernant l'immatriculation de l'avion, son propriétaire, la description de l'appareil, l'indication de la charge utile, etc... les pages suivantes contiendront chacune, sur la page de gauche, les indications concernant les signaux et la navigation ; sur la page de droite, les indications concernant le voyage proprement dit, avec les visas des administrations de l'Aéronautique, des Douanes, etc.....

Ces pages seront numérotées (une centaine de pages au maximum, pour éviter l'encombrement).

La dernière page (couverture) portera une pochette contenant le certificat de navigabilité.

Les différents Etats seront laissés libres d'éditer ce carnet en une ou plusieurs langues, mais la pagination, la disposition des différentes pages et le numérotage des colonnes seront identiques et conformes au modèle suivant :

(Voir ce modèle et les Résolutions susvisées au Bulletin Officiel n° 2, pages 33 et 34 au Bulletin Officiel n° 12, page 22, au Bulletin Officiel n° 13, page 48 et au Bulletin Officiel n° 14, page 20, ou demander un exemplaire du modèle rectifié au Secrétariat de la Commission).

RESOLUTIONS

CONCERNING THE FORM, ARRANGEMENT
AND METHOD OF KEEPING THE JOURNEY LOG BOOK

(Resolutions Nos. 47, 355, 393 and 422)

The Commission decides unanimously to adopt a standard form of log book containing a certain number of particulars which are repeated elsewhere in the registration certificate, aircraft log, engine log, signal log and wireless licence.

The log books mentioned above will not necessarily be dispensed with, but their particulars being contained in the journey log, they may be left at the aircraft's station.

A pocket attached to the inside of the cover of the log book will hold the airworthiness certificate.

The size of the log book shall be 25⁰/ₘ × 20⁰/ₘ.

The cover shall be of cardboard covered with canvas.

The first page (reverse side of cover) shall contain the instructions for use of the log book, as provided for in the Convention (Annex C, Section 5).

The second page shall contain particulars concerning the registration of the machine, its owner, description of the machine, particulars of carrying capacity etc..., the succeeding pages shall each contain, on the left sheet particulars concerning signals and navigation, on the right sheet particulars concerning the journey itself, with the visas of the directorate of aeronautics, customs, etc...

These pages shall be numbered (one hundred pages at most, in order to avoid encumbrance).

The last page (cover) shall have attached to it a pocket for containing the airworthiness certificate.

The various States shall be left free to issue this log in one or several languages, but the order of the pages, arrangement of the different pages, and numbering of the columns shall be the same as and in conformity with the following model

(See this model and the above Resolutions in Official Bulletin No. 2, pages 33 and 34, Official Bulletin No. 12, page 22, Official Bulletin No. 13, page 48, and Official Bulletin No. 14, page 20, or apply for a copy of the rectified model to the Secretariat of the Commission).

RÈGLEMENT

FIXANT LA PROCÉDURE A SUIVRE
POUR LE RÈGLEMENT DES DISSENTIMENTS ENTRE ÉTATS
RELATIFS AUX ANNEXES DE LA CONVENTION

(Résolution N° 50 en vigueur à dater du 1er juin 1923).

Article premier. — Conformément à l'article 37, alinéa 4, de la Convention, la C. I. N. A. est compétente pour régler tout dissentiment relatif à l'interprétation des règlements techniques (Annexe A à G à la Convention aérienne) qui viendrait à se produire entre deux ou plusieurs Etats parties à la Convention. Il sera procédé à ce règlement dans les conditions ci-après définies.

Art. 2. — Chacun des Etats entre lesquels s'est élevé un tel dissentiment — et qui sont désignés dans le présent règlement sous le nom d' « Etats intéressés » — peut demander l'application de l'article 37, alinéa 4. A cet effet, il transmet au Secrétaire Général de la C. I. N. A. un mémoire exposant l'objet du litige et lui indique les noms des Etats intéressés.

Art. 3. — Le Secrétaire Général communique aussitôt le mémoire dont il est saisi à tous les Etats intéressés qui doivent, dans les trois mois à dater de cette communication, lui faire parvenir leurs contre-mémoires ainsi que tous actes et documents destinés à éclairer la Commission.

REGULATIONS

LAYING DOWN THE PROCEDURE TO BE FOLLOWED
WITH REGARD TO THE SETTLEMENT OF DISAGREEMENTS
BETWEEN STATES CONCERNING ANNEXES TO THE CONVENTION

(Resolution No. 50 in force as from 1st June 1923).

Article 1. — In accordance with art. 37 paragraph 4 of the Convention, the I. C. A. N. is authorised to settle any disagreement relating to the interpretation of technical regulations (Annexes A to G of the Air Convention), which might arise between two or more States parties to the Convention. Such settlement shall be proceeded with as hereinafter mentioned.

Art. 2. — Each of the States between which such a disagreement shall have arisen — and which are referred to in the present regulations as the "States concerned" — may request that article 37, paragraph 4, be applied. To this effect they shall transmit to the General Secretary of the I. C. A. N. a memorandum explaining the matter in dispute and informing him of the names of the States concerned.

Art. 3. — The General Secretary shall at once communicate the memorandum which has been addressed to him, to all the States concerned, which must send him their counter memoranda as well as all acts and documents capable of assisting the Commission, so as to reach him within three months from the date of such notification.

Art. 4. — A l'expiration de ce délai de trois mois, ou plus tôt, dès que tous les Etats intéressés ont répondu, le Secrétaire Général communique à tous les membres de la C. I. N. A. les documents qui lui ont été adressés.

Art. 5. — Dès le début de la session qui suit le dépôt du mémoire visé à l'article 2 ci-dessus, la C. I. N. A. désigne un Comité de cinq membres, choisis parmi les experts spécialement compétents en la matière faisant l'objet du dissentiment et de préférence parmi les experts des Etats non intéressés.

Art. 6. — Ce Comité se réunit, soit immédiatement si la communication des documents visés à l'article 4 a été faite, soit sur convocation du Secrétaire Général dès que ladite communication aura été faite.

Il choisit son Président et son Rapporteur.

Le Secrétaire Général fait fonctions de Secrétaire du Comité.

Art. 7. — Ce Comité étudie les mémoires et les documents qui ont été produits et entend les Représentants des Etats intéressés, s'il en décide ainsi ou sur la demande de ces Etats.

Art. 8. — L'examen du rapport du Comité est mis à l'Ordre du Jour de la plus prochaine session ordinaire de la C. I. N. A.

En cas d'urgence, la C. I. N. A. peut décider, soit d'examiner le rapport au cours de la session même où le Comité a été nommé, si celui-ci a été en mesure de siéger immédiatement, soit de convoquer une session extraordinaire conformément aux termes de l'article 4, alinéa 2, du Règlement intérieur.

Art. 9. — La Commission, après examen du Rapport du Comité, audition des Représentants des Etats intéressés et avis de la Sous-Commission juridique, formule sa décision à la majorité des voix.

Art. 10. — La décision de la Commission est portée, par le Secrétaire Général, à la connaissance des Etats intéressés et communiquée à tous les autres Etats parties à la Convention.

Art. 4. — On the expiration of this interval of three months or sooner — immediately all the States concerned have replied — the General Secretary shall communicate the documents which have been forwarded to him to all the Members of the I. C. A. N.

Art. 5. — Immediately the Session following the lodging of the memorandum referred to in art. 2 above shall have begun, the I. C. A. N. shall appoint a Committee of five Members, chosen from the experts specially qualified with regard to the matter which is the subject of disagreement and preferably from the experts of States which are not concerned.

Art. 6. — This Committee shall meet either immediately if the communication of the documents referred to in article 4 has been made, or on the General Secretary's convocation, as soon as such communication shall have been completed.

It will elect its Chairman and Reporter.

The General Secretary will act as Secretary to the Committee.

Art. 7. — The Committee shall study the memoranda and documents which have been submitted and will hear the Representatives of the States concerned, if it so decides or if these States so request.

Art. 8. — The examination of the Committee's report will be placed on the Agenda of the next ordinary Session of the I. C. A. N.

In case of urgency, the I. C. A. N. may decide, either to examine the report during the course of the same session during which the Committee was appointed, if the latter has been able to sit at once, or to convene an extraordinary session in accordance with the terms of article 4, paragraph 2 of the Commission's Administration.

Art. 9. — The Commission, after having examined the Committee's report, having heard the Representatives of the States concerned and having been advised by the Legal Sub-Commission, shall give its decision by a majority of votes.

Art. 10. — The General Secretary shall inform the States concerned of the Commission's decision and shall also communicate same to all the other States parties to the Convention.

RÉSOLUTIONS

DÉTERMINANT LA FORME DES CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ DES BREVETS D'APTITUDE ET DES LICENCES VISÉS A L'ARTICLE 13 DE LA CONVENTION

(Résolution N° 102 en vigueur à dater du 10 février 1924).

(Résolution N° 114 en vigueur à dater du 10 février 1924).

(Résolution N° 129 en vigueur à dater du 20 juin 1924).

(Résolution N° 356 en vigueur à dater du 10 février 1928).

(Résolution N° 405 en vigueur à dater du 15 Septembre 1928).

La Commission décide, conformément à l'article 13 de la Convention :

1° D'adopter les modèles ci-annexés de Certificat de navigabilité, de Brevet d'aptitude et de Licence pour le pilote d'avions de tourisme, le pilote d'avions de transport public, le navigateur, le mécanicien d'aéronef, le pilote de ballons libres et le pilote de dirigeables ;

2° De prescrire qu'il ne sera plus délivré, à dater du 1er janvier 1924, de Brevet d'aptitude ou de Licence d'un modèle autre que celui adopté ; les Brevets d'aptitude et Licences actuellement en usage seront progressivement remplacés par des modèles nouveaux, afin qu'au 1er janvier 1925, les modèles nouveaux soient seuls utilisés ;

3° D'adopter l'Instruction suivante sur l'établissement des Certificats de navigabilité, des Brevets d'aptitude et des Licences visés à l'article 13 de la Convention.

(Voir ces Modèles, cette Instruction et les Résolutions susvisées au Bulletin Officiel n° 4, pages 24, 25, 30 et 31, au Bulletin Officiel n° 5, pages 19, 20 et 28, au Bulletin Officiel n° 12, page 23, et au Bulletin Officiel n° 13, page 51, ou demander des exemplaires de ces Modèles ou Instruction au Secrétariat de la Commission).

RESOLUTIONS

SETTLING THE FORM OF THE CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS AND OF COMPETENCY AND OF THE LICENCES REFERRED TO IN ARTICLE 13 OF THE CONVENTION

(Resolution No. 102 in force as from 10th February 1924).

(Resolution No. 114 in force as from 10th February 1924).

(Resolution No. 129 in force as from 20th June 1924).

(Resolution No. 356 in force as from 10th February 1928).

(Resolution No. 405 in force as from 15th September 1928).

The Commission decides in accordance with article 13 of the Convention :

1. To adopt the attached models for the Certificate of Airworthiness, and for the Certificates of Competency and Licences of Private Pilots, Pilots of passenger or goods flying machines (public transport), Navigators, Aircraft Engineers, Pilots of Free Balloons and Pilots of Airships;

2. To direct that as from the 1st of January 1924 no Certificate of Competency or Licence other than in the adopted form shall be issued, and that Certificates of Competency and Licences at present in use shall be gradually replaced by the new models so that by the 1st of January 1925, only the new models will be in use ;

3. To adopt the following Instructions with regard to the preparation of the Certificates of Airworthiness and of Competency and Licences, referred to in Article 13 of the Convention.

(See these Models, Instructions and the above Resolutions in Official Bulletin No. 4, pages 24, 25, 30 and 31, Official Bulletin No. 5, pages 19, 20 and 28, Official Bulletin No. 12, page 23 and Official Bulletin No. 13, page 51, or apply for copies of the Models or Instructions to the Secretariat of the Commission).

RÈGLEMENT

SUR L'EMPLOI DES APPAREILS DE RADIOCOMMUNICATIONS A BORD DES AÉRONEFS

(Article 14 de la Convention)

(Résolution N° 471 devant entrer en vigueur à la date du 1er Janvier 1930).

1. Tout aéronef affecté à un transport public international et susceptible de recevoir au moins dix personnes, équipage compris, devra, à partir du 1er janvier 1930, être muni d'appareils de radiocommunications (émission et réception en radiotélégraphie ou en radiotéléphonie).

2. Ces appareils devront être mis en œuvre dans les conditions définies par la Convention Radiotélégraphique Internationale de Washington.

3. L'installation et l'emploi des postes radioélectriques à ondes amorties (Type B du Règlement Général annexé à la Convention Radiotélégraphique Internationale de Washington) est interdite à bord des aéronefs.

4. L'application du présent Règlement pourra d'autre part être suspendue lorsque, par suite de l'absence d'organisations radioélectriques à terre utilisables pour le trafic aérien, l'emploi des appareils de radiocommunications à bord des aéronefs serait sans utilité.

REGULATIONS

CONCERNING THE EMPLOYMENT OF WIRELESS APPARATUS IN AIRCRAFT

(Article 14 of the Convention).

(Resolution No. 471 to come in force on the 1st January 1930).

1. Every aircraft used in public international transport and capable of carrying at least ten persons, including the crew, shall, as from the 1st January 1930, be fitted with wireless apparatus (emission and reception by radio-telegraphy or radio-telephony).

2. Such apparatus shall be operated under the conditions defined by the International Radio-telegraph Convention of Washington.

3. The installation and use by radio-electric stations of spark waves (type B of the General Regulations annexed to the International Radio-telegraph Convention of Washington) is prohibited on board aircraft.

4. The application of the present regulations may, however, be suspended when, owing to the absence of land radio-electric organisations available for air traffic, the employment of wireless apparatus on board the aircraft would serve no useful purpose.

RÈGLEMENTS

ADOPTÉS PAR LA COMMISSION INTERNATIONALE DE NAVIGATION AÉRIENNE
ET COMMUNIQUÉS AUX ÉTATS SIGNATAIRES ET NON SIGNATAIRES DE LA CONVENTION
AVEC PRIÈRE DE LES METTRE EN VIGUEUR AUSSI RAPIDEMENT ET COMPLÈTEMENT QUE POSSIBLE

REGULATIONS

ADOPTED BY THE INTERNATIONAL COMMISSION FOR AIR NAVIGATION
AND COMMUNICATED TO THE STATES SIGNATORY AND NOT SIGNATORY TO THE CONVENTION
WITH THE REQUEST THAT THEY PUT THEM INTO FORCE AS RAPIDLY AND AS COMPLETELY AS POSSIBLE

RÈGLEMENT

SUR LES CONDITIONS MINIMA DE DÉLIVRANCE
DU CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

(Résolution N° 88, Bulletin Officiel N° 4, page 16).
(Résolution N° 112, Bulletin Officiel N° 5, page 17).
(Résolution N° 143, Bulletin Officiel N° 6, page 25).
(Résolution N° 144, Bulletin Officiel N° 6, page 29).
(Résolution N° 182, Bulletin Officiel N° 7, page 26).
(Résolution N° 221, Bulletin Officiel N° 8, page 27).
(Résolution N° 248, Bulletin Officiel N° 9, page 17).
(Résolution N° 249, Bulletin Officiel N° 9, page 18).
(Résolution N° 312, Bulletin Officiel N° 11, page 16).
(Résolution N° 313, Bulletin Officiel N° 11, page 18).
(Résolution N° 350, Bulletin Officiel N° 12, page 19).
(Résolution N° 388, Bulletin Officiel N° 13, page 43).
(Résolution N° 389, Bulletin Officiel N° 13, page 44).
(Résolution N° 419, Bulletin Officiel N° 14, page 18).

(Voir ces Résolutions au Bulletin Officiel ou demander l'édition spéciale du Règlement au Secrétariat de la Commission).

REGULATIONS

CONCERNING THE MINIMUM REQUIREMENTS
FOR AIRWORTHINESS CERTIFICATES

(Resolution No. 88, Official Bulletin No. 4, page 16).
(Resolution No. 112, Official Bulletin No. 5, page 17).
(Resolution No. 143, Official Bulletin No. 6, page 25).
(Resolution No. 144, Official Bulletin No. 6, page 29).
(Resolution No. 182, Official Bulletin No. 7, page 26).
(Resolution No. 221, Official Bulletin No. 8, page 27).
(Resolution No. 248, Official Bulletin No. 9, page 17).
(Resolution No. 249, Official Bulletin No. 9, page 18).
(Resolution No. 312, Official Bulletin No. 11, page 16).
(Resolution No. 313, Official Bulletin No. 11, page 18).
(Resolution No. 350, Official Bulletin No. 12, page 19).
(Resolution No. 388, Official Bulletin No. 13, page 43).
(Resolution No. 389, Official Bulletin No. 13, page 44).
(Resolution No. 419, Official Bulletin No. 14, page 18).

(See these Resolutions in the Official Bulletin, or apply for the special edition of the Regulations to the Secretariat of the Commission).

RÈGLEMENT

SUR L'USAGE INTERNATIONAL
DES SYMBOLES ET TERMES
EMPLOYÉS EN TECHNIQUE AÉRONAUTIQUE

(Résolution N° 154, Bulletin Officiel N° 6, page 44).
(Résolution N° 319, Bulletin Officiel N° 11, page 21).
(Résolution N° 392, Bulletin Officiel N° 13, page 46).

(Voir ces Résolutions au Bulletin Officiel ou demander l'édition spéciale du Règlement au Secrétariat de la Commission).

REGULATIONS

CONCERNING THE INTERNATIONAL EMPLOYMENT
OF SYMBOLS AND TERMS
USED IN AERONAUTICAL TECHNOLOGY

(Resolution No. 154, Official Bulletin No. 6, page 44).
(Resolution No. 319, Official Bulletin No. 11, page 21).
(Resolution No. 392, Official Bulletin No. 13, page 46).

(See these Resolutions in the Official Bulletin, or apply for the special edition of the Regulations to the Secretariat of the Commission).

RÈGLEMENT

CONCERNANT LES BOITES MÉDICALES DE SECOURS
A BORD DES AÉRONEFS

(Résolution N° 188, Bulletin Officiel N° 7, page 30).

(Voir cette Résolution au Bulletin Officiel ou demander l'édition spéciale du Règlement au Secrétariat de la Commission).

REGULATIONS

CONCERNING EMERGENCY MEDICAL BOXES
ON BOARD AIRCRAFT

(Resolution No. 188, Official Bulletin No. 7, page 30).

(See this Resolution in the Official Bulletin, or apply for the special edition of the Regulations to the Secretariat of the Commission).

RÈGLEMENT

RELATIF A UNE ATMOSPHÈRE-TYPE INTERNATIONALE

(Résolution N° 192, Bulletin Officiel N° 7, page 34).
(Résolution N° 266, Bulletin Officiel N° 9, page 27).

(Voir ces Résolutions au Bulletin Officiel ou demander l'édition spéciale du Règlement au Secrétariat de la Commission).

REGULATIONS

CONCERNING AN INTERNATIONAL STANDARD ATMOSPHERE

(Resolution No. 192, Official Bulletin No. 7, page 34).
(Resolution No. 266, Official Bulletin No. 9, page 27).

(See these Resolutions in the Official Bulletin, or apply for the special edition of the Regulations to the Secretariat of the Commission).

Ed. Blondel La Rougery, Imprimeur, Paris 1931.